SPORT WODNY



DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM

Wioślarstwa, Żeglarstwa i Pływactwa

Rok VI WARSZAWA, 1 MAJ 1930 Nr. 5

CENA EGZ. 1 ZŁ.

KRONIKA PŁYWACKA.

Kto stanie do mistrzostw water-polo.

W tegorocznych mistrzostwach water-polowych wezmą udział następujące kluby: Makabi (Kraków), Hakoah (Bielsko), AZS. (Warszawa), Cracovia (Kraków), S. C. Cieszyn oraz prawdopodobnie mistrzowie Poznania, Lwowa i Śląska.

Sekcja pływacka Cracovii.

Sekcja pływacka Cracovii zapowiada się w r. bież. bardzo dobrze. W barwach klubu wystąpią zawodnicy tej klasy, co Kot, Sieńkowski, Roupert, Schlesinger, Pauly, Ziembicki, Nowakówna i inni. Zespół Cracovii posiada więc szanse pokonania w drużynowych mistrzostwach Polski zawodników AZS-u.

W sprawie reprezentacji pływackiej.

Kapitan sportowy PZP. p. Semadeni wyznaczył listę zawodników, przewidzianych w roku bieżącym do składu reprezentacji Polski. Tak więc wśród panów w stylu dowolnym figurują: Bocheński (AZS.), Kot (Crac.), Szrajbman (ŻASS), Rouppert (Crac.), Matysiak (AZS.), Sieńkowski (Crac.), Hallor (SKLA.); w stylu klasycznym: Kaputek (SKLA.), Jurkowski (Polonia), Pauly (Crac.), Nowak (Siemianowice); w pływaniu nawznak: Karliczek (EKS.), Trytko (Crac.), Ziembicki (Crac.); w skokach: Maerz (Gisz.), Sieńkowski (Crac.), Remiszewski i Wysiekirski (AZS.) i Starkopf (Mak., War.).

Lista pań obejmuje w stylu dowolnym: Raszdorfównę (SKLA.), Nowakównę (Crac.), Schmidtównę (Gisz.), Iżycką (niestow.), Tomaszewską i Tratową (AZS), Szczerbównę (Pogoń) i Schönfeldównę (Mak., Krak.); w stylu klasycznym: Reicherówna (Hakoah), Jarkuliszówna (SKLA.), Kajzerówna i Fitzówna (Gisz.), Mehlerówna (Hak.) i Morawska (Orzeł); w stylu nawznak: Nowakówna, Kajzerówna i Reicherówna. W skokach: Schnatzkówna (BBSV) do wieży i trampoliny, Schlesingerówna (Crac.) do trampoliny i Lindnerówna (Gisz.) do wieży.

Do drużynyn water-polowej przewidziano: Porański, Riterman II, Soldinger, Kratochwila, Bocheński, Lewicki, Löwinger i Braciejowski.

Naturalnie, że sezon nadchodzący może przynieść pewne zmiany.

Nowy rekord światowy.

Amerykanin Kojac pobił rekord światowy na 400 m. nawznak, osiągając czas 5:34 i bijąc rekord o 8 sek.

Nowe wyniki Tarisa.

Francuz Taris ustanowił ostatnio rekordy Francji na 800 mtr. — 10:36, 1000 mtr. — 13:32,2 i 1500 mtr. — 20:15,8.

Świetne wyniki młodych pływaków niemieckich.

Po treningu w krytych basenach Berlina, pływacy stolicy Niemiec osiągają świetne wyniki, zwłaszcza, że większość pływa crawlem dopiero od niewielu miesięcy. I tak młodzież do lat 17-tu ma czasy 1:08,4, 19-letnia 1:07,4, 21-letnia 1:05.8; na 200 m. odpowiednio 2:43, 2:38, 2:28; na 100 m. nawznak: 1:28, 1:21 i 1:20. Panie do 17 lat mają na 100 mtr. 1:27, do 19 lat 1:20, na 100 mtr. nawznak 1:31 i 1:28.

Terminarz wioślarski.

15.VI — Regaty propagandowe w Płocku.

22.VI — Regaty Międzyklubowe w Krakowie.

29.VI względnie 13.VII — Regaty propagandowe w Wilnie.

29.VI — I Regaty Międzyklubowe w Warszawie.

6.VII — Regaty Międzyklubowe w Bydgoszczy.

20.VII — Regaty Międzyklubowe w Poznaniu.

2 i 3.VIII — Regaty Związkowe w Bydgoszczy.

17.VIII — Mistrzostwa Europy w Leodjum.

17.VIII — Regaty propagandowe w Toruniu.

24.VIII — Regaty propagandowe w Włocławku.

31.VIII — Regaty propagandowe w Wilnie.

31.VIII — Regaty propagandowe w Łomży.

7.IX — II Regaty Międzyklubowe w Warszawie.

14.IX — Regaty Międzyklubowe Kobiece w Warszawie.

Program

Regat Międzyklubowych Klasyfikacyjnych w Towarzystwie Wioślarskim w Płocku w dniu 15 czerwca r. b.

Bieg 1. Czwórki.
,, 2. ,, półwyścigowe.
,, 3. ,, ,, pań.
,, 4. Jedynki o nagrodę wędrowną.
,, 5. ,, młodszych.
,, 6. ,, nowicjuszy.
,, 7. Czwórki półwyścig. młodzieży.
,, 8. Dwójki podw. (b. wewnętrzny).
,, 9. Ósemki.

Termin zgłoszeń do dnia 8 czerwca. Wpisowe á Zł. 3.— od zawod., pojedyńczego Zł. 5.—.

Rok 6. WARSZAWA, 1 MAJ 1930 r. Nr. 5

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

DZIEŃ ŚWIĘTA WIOŚLARSTWA POLSKIEGO.

Z radością stwierdzamy, że nawoływania nasze od lat kilku wytrwale prowadzone, a ostatnio podniesione jeszcze w poprzednim numerze pisma naszego, odniosły wreszcie skutek wielce pożądany.

Motywowaliśmy na tem samem miejscu w poprzednim numerze „Sportu Wodnego" konieczność dokonywania wspólnego przez wszystkie kluby wioślarskie i żeglarskie na danym terenie — uroczystego aktu otwarcia przystani. Uzasadnialiśmy stanowisko nasze wielkiemi potrzebami propagandowemi dla sportu wioślarskiego, powołując się przytem na znakomite rezultaty, jakie osiągnięte zostały dzięki zorganizowaniu parokrotnie w latach ubiegłych wspólnej tego rodzaju manifestacji przez niektóre główniejsze ośrodki tego sportu.

Dziś — z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku — konstatujemy, że nawoływania nasze nie były próżne, a nawet — przeszły nasze oczekiwania.

Bo, oto, w dniu 11 maja zapowiedziane zostało już wielkie uroczyste otwarcie wszystkich przystani wioślarskich na terenie Warszawy, Bydgoszczy i Poznania. Jednego i tego samego dnia na kilkunastu przystaniach wioślarskich Warszawy, Poznania i Bydgoszczy jednocześnie wzniesione zostaną na szczyt masztów flagi klubowe, jednego i tego samego dnia — wygłoszone zostaną programowe przemówienia, jednego i tego samego dnia tysiące wioślarzy warszawskich, poznańskich i bydgoskich stanie do apelu i manifestować będzie wspaniały akt jedności i solidarności poczynań sportowych w obliczu nowego sezonu.

Doprawdy, dzień 11 maja 1930 roku pozostanie historycznym dniem dla wioślarstwa polskiego. W dniu tym bowiem wioślarze ustanowili pierwsze w Polsce wielkie święto sportu, które odtąd rok rocznie utrzymać się winno w kalendarzu wioślarskim.

Trzeba poważnie i właściwie ocenić wartość tego czynu. Żaden inny sport w Polsce nie legitymuje się uroczystemi aktami otwarcia sezonu, tak jak czynią to kluby wioślarskie od lat. Tembardziej więc żaden sport w Polsce nie dokonuje jakiegoś o głębokiem znaczeniu aktu solidarnej manifestacji z powodu rozpoczynającego się sezonu. I właśnie wioślarstwo zdobywa się nietylko na wspólną uroczystość rozpoczynania sezonu oficjalnem wzniesieniem flagi na maszty klubowe, lecz ponadto — ustanawia własne swoje święto, w którym manifestuje w kilku miastach naraz swą po zimowej przerwie gotowość podjęcia nowych prac, w którym wychodzi na ulicę, aby tu, wobec tysięcy tłumów, demonstrować piękno i radość sportu, tężyznę fizyczną i pogodę ducha — uzyskiwane przez sport.

Wchodzimy pod względem propagandowym niemal w nową erę wioślarstwa. Święto wioślarstwa polskiego, ustanowione w roku bieżącym przez trzy wielkie centra tego sportu u nas, Warszawę, Poznań i Bydgoszcz, winno w latach następnych ogarnąć wszystkie miasta, w których istnieje choć jeden klub wioślarski. Jednego i tego samego dnia w całej Polsce wznosić się będą flagi na maszty klubowe, jednego i tego samego dnia popłynie przez Polskę hasło wioślarskie, dając tym sposobem symboliczny wyraz solidarności pracy i jedności poczynań polskich wioślarzy.

Tak pomyślane święto wioślarskie posiadać będzie nieobliczalne znaczenie propagandowe. Wzmoże się kolosalnie zainteresowanie dla sportu wioślarskiego, któremu wyraz da prasa i opinja publiczna. O tym najpiękniejszym ze sportów słyszeć i mówić będą wszyscy, jak Polska długa i szeroka, w jednym tym nieporównanym dniu święta wioślarskiego.

Pomyślcie tylko. Kiedy w poszczególnych miastach wioślarskich przeciągać będą w dniu 11 maja wspaniałe pochody braci wioślarskiej, kogoż nie zafrapuje i nie uderzy buńczuczna radość, świeża dzielność, zdrowa tężyzna, bijąca z szeregów wioślarskich. Niejeden, napewno niejeden z przechodniów, powie sobie: a może i ja. Czemużby nie? Tak nudno jest w mieście, tak duszno w kawiarni. Tak gorąco w kinie. Dlaczego by nie spróbować wiosła na ochładzających wodach rzeki?

Tak. Święto wioślarskie — winno nam dać liczne nowe zastępy wioślarzy.

Dlatego — witamy z radością dzień 11 maja, zaczątek dorocznego święta całego wioślarstwa polskiego. Witamy, jako najpiękniejszą realizację pięknego hasła wioślarskiego:

— Nasze hasło, nasza broń —
Miłość, zgoda, bratnia dłoń!

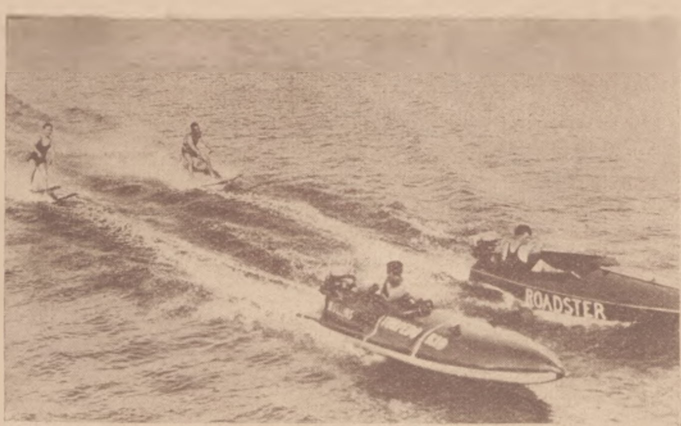
PRZED SEZONEM WIOŚLARSKIM.

Ocieplająca się z dnia na dzień wiosna ożywiła nasze przystanie i postawiła nas przed realizacją sezonu sportowego. Sezon ubiegły zaliczyć można do szczytowych w obecnym rozwoju wioślarstwa i to tak pod względem sportowym, jak i organizacyjnym i temu też należy przypisać pewne osłabienie intensywności ruchu wioślarskiego jakie można obecnie zauważyć.

Niemniej jednak sukcesy, aczkolwiek jeszcze nie pierwszorzędne, jakie ostatnio osiągnęliśmy, nakładają na wioślarstwo polskie obowiązek podtrzymania tego poziomu na jakim stanęliśmy. Z tego też powodu należy pieczołowicie potraktować program regatowy, aby wyzyskać co tylko się da. Pierwszym punktem programu powinno być zainteresowanie mas. Jak dotąd, nie robiło się w tym kierunku nic, albo bardzo niewiele. Wspólne „otwarcia" sezonów z nabożeństwem i pochodem oraz defiladą łodzi już choćby ze względu na charakter większości naszych miast, odwróconych od rzeki, interesowały tylko klubowców i zaproszone osoby. Dla laików mundur wioślarski, gdzieniegdzie bardzo przesadny, zawsze robił wrażenie operetkowe i niepropagandowe. Dziś, gdy wszyscy są dalecy od pompy i zmierzają do jaknajwiększej prostoty, mundur obładowany guzami wielkości talara, kotwicami i medalami, wywierać musi wrażenie sztuczności. Jesteśmy zdania, że wszystkie te mundurowe wspaniałości z powodzeniem może zastąpić czapka klubowa granatowa ze znaczkiem. Wracając do propagandy, to stwierdzić należy, że nie są nią tak zw. nasze regaty. Publiczność obserwująca bieg tylko podczas ostatnich metrów walki, a czasem spaceru, nie emocjonuje się tak dalece, gdyż, zanim zdoła się rozpalić, już jest po wszystkiem. Informowanie publiczności o stanie biegu jest w większości wypadkach w powijakach. Często informacji tej udziela pan o słabym organie głosowym i małej trąbce mającej naśladować megafon. Przerwy między biegami nie wypełnione niczem, a czasem przydługie, przewlekają nudę w nieskończoność. Wyjątkiem są regaty o Mistrzostwo Polski, gdyż tam stawka jest tak wysoką, że z powodzeniem absorbuje umysł publiczności, podobnie jak niektóre regaty lokalne (Bydgoszcz np.) które posiadają dobrze orjętującą się publiczność i sportowo wychowaną. Wniosek z tego prosty, że widza trzeba sobie wychować, podobnie jak to zrobiły inne sporty. I tak możemy zaobserwawać fakt, że zawody posiadające pewną ciągłość i tradycje są najbardziej emocjonującemi i gromadzą najwięcej publiczności. Zawody Cracovia — Wisła, Polonia — Warszawianka w piłce nożnej czy AZS. Warszawa — Polonia w ciągu całych mistrzostw lekkoatletycznych są obserwowane z napięciem, podczas gdy inne zawody są lekceważone. Regaty Cambridge — Oxford dlatego tylko gromadzą tysiące widzów, że rozgrywają je od stu lat. Zupełnie podobne zawody uniwersytetów London — Reading przechodzą całkowicie bez wrażenia. Podobnie jest we Francji, gdzie match ósemek Rowing Club de Paris i Societé Nautique de la Marne gromadzi gros zainteresowań nie tylko fachowców. Idźmy dalej: biegi o nasze nagrody wędrowne, zwłaszcza o te, które chodzą od lat, znajdują znacznie więcej zainteresowania, niż inne biegi, nawet gromadzące tę samą konkurencję. Wniosek z tego: zawody nasze należy urozmaicić (poza usprawnieniem ich, aby przerwy nie trwały zbyt długo). Oczywiście urozmaicenie to nie ma polegać na popisach baletowych, lecz na dodaniu zawodom takiej pointe'y, którąby potrafiła widza zemocjonować od samego początku zawodów. Oczywiście jest to praca, która musi być obliczona na lata a nie na dni, niemniej jednak może przynieść pewne owoce. Zawody między dwoma klubami, podobnie jak to jest w lekkiejatletyce, o określonym programie i odbywające się rok rocznie np. match WTW. — AZS. Warszawa, obejmujący jedynki, dwójki, czwórki i ósemki w trzech kategorjach czyli 12 biegów, do ogólnej punktacji będzie z pewnością bardziej emocjonujący, niż zawody ogólne, przeprowadzone bez tej punktacji i walki o prymat. Oczywiście jeszcze bardziej interesującym będzie match trzech lub czterech klubów, zwłaszcza, gdy w danem mieście jest kilka klubów i wszystkie roszczą sobie pretensje do najlepszych tytułów. Tego rodzaju match będzie zawsze lepszym sprawdzianem wyrobienia klubu, niż tysiące kilometrów przewiosłowanych zespołów i jednostkowo, któremi chlubią się niektóre kluby. Ciekawe coby powiedziano o lekkoatlecie, któryby się chwalił, że przebiegł w sezonie 6.000 km. tak dla spaceru. Conajmniej wzruszonoby na to ramionami. Ważniejszem będzie jeśli się udowodni, że po przewiosłowaniu tych kilometrów coś się uzyskało poza owemi „uwiosłowanemi" kilometrami, nierentowanemi zresztą i opinją kilometrożercy. Udowodnić to można przez ogólny rozwój fizyczny wioślarzy i pokaz techniki oraz sprawności. Tysiące zaś kilometrów, przewiosłowane w stylu fiakierskim, po których wioślarz wygląda jak paragraf, a styl jego przypomina grzebanie umarłych, nie zachwyci nawet największego przeciwnika regat. Niestety w wielu naszych klubach panuje przesąd obliczania wydajności pracy sportowej na podstawie ilości przejechanych kilometrów, co przymierzone do jakiejkolwiek innej dziedziny sportowej, wywołałoby śmieszność, naszych jednak rekordmanów kilometrowych to nie razi.

Dochodzimy do kwintensencji: programy naszych regat trzeba urozmaicić czemś takiem, co przyciągnie widza. Pamiętajmy, że z widzów rekrutują się członkowie. Programy zaś pracy klubowej w zakresie wychowania fizycznego muszą być zracjonalizowane. Nie ilość, ale jakość przejechanych kilometrów powinna stanowić o wyczynie sportowym. Podobną miarą wartości trzeba zmierzyć także i naszą turystykę. I tutaj wiemy, że gdzieniegdzie istnieje zwyczaj chwalenia się ilością wycieczek i odległością. I tu przypomina mi się analogja z turystyki „lądowej", nie słyszałem mianowicie, aby ktokolwiek się chwalił, że trzysta razy przeszedł przez Zawrat do Morskiego Oka. W wioślarskiej turystyce chwali się, że się było tysiąc razy w wiosce oddalonej od przystani o 10 km. Przepraszam bardzo, ale co ogół sportowy będzie miał z tego? Nic. Natomiast wyjścia niebezpieczne w alpinistyce, „pierwsze" przejścia pozostaną nazawsze chlubą taternictwa, podobnie jak słuszną jest pochwała wioślarzy płynących z Poznania na Morze Czarne. Musimy więc pójść dalej w tym kierunku. Inaczej nasza działalność poszarzeje i zmieni się w bezmyślną orkę na ilość kilometrów i odbytych wyjazdów. Oczywiście nie można popadać w drugą przepaść i całkowicie lekceważyć tego rodzaju pracowitość. Trzeba ją tylko postawić na właściwem miejscu, a nigdy na czele działalności klubowej i wyczynów sportowych. Nie jesteśmy towarzystwem przewozowem, lecz klubami sportowemi.

W. D.



Jazda na wodoplanach za szybkobieżnemi motorówkami.



Przejażdżka na wodoplanie, który ciągnie po morzu hydroplan.

TURYSTYKA WIOŚLARSKA

Życie wioślarskie ostatnich kilku lat dokonało przewrotu w dziedzinie pojęć o turystyce wodnej. Lekceważąca, niemal pogardliwa opinja wioślarzy „regatowych" i władz klubowych o turystyce, godnej rzekomo tylko „patałachów" i ignorantów sportowych, zwolna ustępowała miejsca wzrastającemu z każdym rokiem jej prestiżowi. Wreszcie, ruch turystyczny, zataczający na wodach polskich coraz szersze kręgi, a nawet ogarniający zagraniczne szlaki wodne, wysunął potrzeby rozwojowe turystyki w wioślarstwie na czoło zagadnień. Pierwszym krokiem do zaspokojenia tych potrzeb było powołanie do życia przez Komitet Wykonawczy P. Z. T. W. Referatu do spraw turystyki wodnej, drugim zaś krokiem — uchwalenie przez XI Sejmik, znaczną większością głosów, Regulaminu turystycznego P. Z. T. W., obowiązującego wszystkie kluby.

„Turystyka wodna stanowi w życiu wioślarskiem czynnik pożyteczny i zdrowy" — te słowa zawiera pierwszy paragraf nowego regulaminu. Ważkość i doniosłość tego orzeczenia polega na tem, że zostało ono oficjalnie stwierdzone przez najwyższą instancję władz wioślarstwa polskiego, jaką jest Sejmik.

Regulamin turystyczny P. Z. T. W. jest zwięzły: zawiera sześć działów, ujętych w 27 artykułów. Dział pierwszy, zatytułowany: „Uwagi ogólne", mówi o znaczeniu i walorach turystyki wodnej, że zbliża do przyrody i hartuje organizm człowieka; że ożywia stosunki międzyklubowe i propaguje wioślarstwo po całej Polsce; że jest przystępna dla ogromnej większości wioślarzy, którzy nie startują w regatach; że z tych względów zasługuje na szeroką popularyzację w klubach, których działalność powinna iść w dwóch, wzajemnie uzupełniających się kierunkach: regatowym i turystycznym; że wreszcie wskazanem jest, aby Zarządy klubów organizowały Koła lub Sekcje, grupujące miłośników turystyki wodnej i popierały ich działalność.

Dział drugi, zatytułowany: „Referat turystyczny", zakreśla ramy działalności Referatu turystycznego P. Z. T. W. Jest więc tam mowa o zadaniach Referatu do których należy między innemi: inicjowanie w porozumieniu z przedstawicielami klubów dorocznych, propagandowych wycieczek zbiorowych wioślarzy z całej Polski, oraz współpraca w Komitetach organizacyjnych tychże wycieczek; udzielanie członkom klubów informacyj w sprawach indywidualnych wycieczek turystycznych; prowadzenie statystyki ruchu turystycznego na rzekach polskich; zbieranie wszelkich wiadomości, dotyczących stanu dróg wodnych w Polsce zapomocą raportów, składanych obowiązkowo przez załogi turystyczne po każdej wycieczce; kwalifikowanie wioślarzy i klubów do odznaczeń za działalność turystyczną; wydawanie zaświadczeń, potrzebnych do uzyskania od władz ulg kolejowych i paszportowych, oraz ułatwianie wioślarzom wyjazdów na wycieczki wodne zagranicę. Ostatni paragraf tego działu przewiduje, że Zarząd P. Z. T. W. może w razie potrzeby zapraszać do współpracy z Referatem znawców turystyki wodnej, tworzących niejako Komisję turystyczną międzyklubową.

Dział trzeci omawia typy łodzi turystycznych, polecając w pierwszym rzędzie dwójkę podwójną (na cztery krótkie wiosła), a następnie czwórkę balastową (na cztery długie wiosła), oraz składaki, jako łodzie praktyczne, łatwo przenośne i szczególnie nadające się do wędrówek po rzekach górskich, wąskich i nieżeglownych.

Ostatni paragraf tego działu ustala, że załoga turystyczna, odbywająca wycieczki w łodziach klepkowych, powinna zasadniczo posiadać dwie pełne zmiany wioślarzy. Punkt ten spotkał się na Sejmiku z niesłusznym oporem mniejszości. Niesłusznym o tyle, że przecież w turystyce wodnej powinno przejawiać się dążenie do osiągnięcia możliwych wygód, zapewniających załodze, odbycie wycieczki w jaknajlepszej kondycji. Nikt nie zaprzeczy, że rękojmię zdrowia i bezpieczeństwa uczestników, stanowić może dopiero pełna zmiana. Zdarzało się bowiem już nieraz (i nadal niewątpliwie zdarzać się będzie), że podczas wycieczki, jeden z uczestników zapadł na zdrowiu. Wypadki takie bynajmniej nie świadczą ujemnie o walorach turystyki wodnej, lecz o niewłaściwym trybie życia turystów, — często lekceważących zasady prawidłowego odżywiania i wskutek tego cierpiących — zawsze na żołądek. W tych warunkach, kontynuowanie wycieczki, obliczonej nieraz na kilka tygodni, jest łatwiejsze dla załogi o pełnej zmianie, niż dla załogi o zmianie niepełnej.

W turystyce wodnej powinien dominować pierwiastek krajoznawczy i odpoczynkowy, nie zaś pierwiastek jakichś rekordowych „wyczynów". Do tego celu służą tory regatowe. Wioślarz może tam, w ciągu kilku minut, wydać maksymum energji, może wydobyć z siebie „siódme poty", ale nie może wydobywać tych potów bez szkody dla zdrowia i bez szkody dla idei poznawania kraju, (której turystyka służy), na długich szlakach wodnych, obliczanych na tysiące kilometrów.

Dlatego też, Referat turystyczny P. Z. T. W., nie mogąc zalecać rzeczy niezdrowych i niebezpiecznych, wprowadził do regulaminu pełną zmianę załogi, jako zasadę w turystyce wodnej. Nie znaczy to jednak, by załogi, nie posiadające pełnej zmiany, nie mogły odbywać wędrówek wodnych, lub by te wędrówki nie były uznawane przez Regulamin. Wprost przeciwnie. Chociaż zaleca on zmianę pełną, jako praktyczną i pożyteczną, to jednak w czwartym dziale, traktującym o systemie obliczania trasy, przyznaje załogom, odbywającym wycieczki bez pełnej zmiany, pewnego rodzaju przywileje, w postaci 25%, doliczanych do ogólnej liczby przewiosłowanych kilometrów, dla załóg zaś, wiosłujących bez zmiany, jak naprzykład w składakach — 50%. Przywilej ten jest właściwie tylko dobrze pojętym wymiarem sprawiedliwości, gdyż poprostu ze względów pedagogicznych, nie powinno się traktować narówni, bądź co bądź większego wysiłku zmiany niepełnej, z mniejszym wysiłkiem zmiany pełnej.

Z tych samych, zdrowotnych założeń wychodząc, nowy system obliczania trasy, ustala, że zasadniczym, a zarazem naturalnym kierunkiem wędrówek wodnych jest bieg rzek. Zasada ta stanowi niejako podstawę do punktacyjnego obliczania odcinków, przebytych przez załogę na wodzie stojącej (kanały, jeziora) lub pod prąd. Regulamin turystyczny P. Z. T. W. nie może i nie powinien wytykać zasadniczego kierunku wędrówek wodnych pod prąd, gdyż, jak wiemy, wędrówki takie są uciążliwe i nudne. Nie może zalecać wycieczek, naprzykład: z Gdańska do Mysłowic, gdyż z praktycznego punktu widzenia, wycieczka taka byłaby nonsensem, polegającym na bezcelowem i nieekonomicznem trwonieniu czasu i energji. Natomiast Regulamin przewiduje, że mogą się odbywać wycieczki okólne i kombinowane, częściowo z prądem, częściowo zaś pod prąd, lub przez jeziora i kanały. Dlatego też, paragraf 12 powiada, że całą przebytą trasę należy obliczać normalnie, według faktycznej liczby kilometrów, z wyszczególnieniem jednak odcinków, przewiosłowanych z prądem, pod prąd i na wodzie stojącej, a to celem punktacyjnego obliczenia trasy, przebytej przez daną wycieczkę. I tak, biorąc za



Przystań Wojskowego Klubu Sportowego Żoliborz w Warszawie.

podstawę do obliczeń bieg rzek, należy według nowego systemu obliczania trasy, doliczać do odcinków przebytych na wodzie stojącej 50%, do odcinków zaś przebytch pod prąd 150%. Jest to stosunek słuszny, jeżeli zważymy, że (zwłaszcza na Wiśle), łódź, która w ciągu godziny spłynie z prądem 11 kilometrów, to ta sama łódź, pod prąd nie przepłynie w ciągu godziny więcej jak 4 kilometry. System obliczania przyjęty przez Regulamin turystyczny P. Z. T. W. polega zatem wyłącznie na doliczaniu odpowiednich procentów do ustalonego zasadniczego minimum, którem jest: załoga turystyczna o pełnej zmianie wioślarzy i kierunek wędrówek wodnych z prądem rzek. W ten sposób odpadł dawny, zawikłany i chaotyczny sposób obliczania, według którego z jednej strony odliczało się, (w wypadku, jeżeli załoga posiadała pełną zmianę), z drugiej zaś strony doliczało się, (w wypadku, jeżeli załoga odbyła wycieczkę pod prąd).

Nowy system obliczania trasy, jest zatem systemem uproszczonym i sprawiedliwym, nie wykluczającym zresztą (jak to się niektórym delegatom na Sejmiku zdawało) wycieczek, których cała trasa biegnie pod prąd. Jeżeli jakiejś załodze przyjdzie ochota popłynąć łódką z Warszawy do Krakowa, — to Regulamin nietylko jej tego nie zabrania, ale, podobnie jak przy zmianie niepełnej przyznaje odpowiednie procenty, a więc w tym wypadku 150%. Celem uniknięcia zbytniego różniczkowania procentów i niekomplikowania systemu obliczeń, uwaga do 13-go paragrafu stwierdza, że załogę czwórki balastowej, złożoną z 7-miu wioślarzy, traktuje się, jako pełną zmianę, złożoną zaś z 5-ciu wioślarzy — jako połowę zmiany. Niech załogi unikają składu niepatrzystego! Wreszcie ostatni paragraf czwartego działu orzeka, że trasę przebytą przez załogę mieszaną pod względem przynależności klubowej, dzieli się procentowo między zainteresowane kluby.

Dział piąty poświęcony jest moralnemu obowiązkowi meldowania wycieczek w Referacie turystycznym P. Z. T. W. A więc, według par. 15, wskazanem jest, aby Zarządu klubów meldowały każdą wycieczkę, której trasa w jednym kierunku przekracza liczbę 250 kilomerów, przed jej rozpoczęciem. Jeżeli projektowana wycieczka wiedzie szlakiem mało uczęszczanym, lub nie przebytym jeszcze przez wioślarzy, należy ją zameldować bez względu na długość trasy, gdyż Referat może przesłać załodze jakieś określone instrukcje dotyczące jej zbadania. Wreszcie po ukończeniu wycieczki, względnie przed zamknięciem sezonu, należy przesłaść do Referatu zwięzły opis jej przebiegu, przyczem pożądane są zdjęcia fotograficzne i plany. Ostatni par. piątego działu określa minimalną długość wycieczki turystycznej na 100 kilometrów obrachunkowych, czyli punktacyjnych.

Dział szósty, a zarazem ostatni, omawia warunki przyznawania corocznej odznaki turystycznej P. Z. T. W. za najciekawszą i najśmielszą wycieczkę wodną, odbytą w sezonie. Odznaka ta, ustanowiona dla pobudzenia klubów i wioślarzy do żywszej działalności na niwie turystycznej, składa się z żetonu (dla wioślarza), z dyplomu (dla klubu). Par. 22-gi określa, że przy ocenie wycieczki czynnikiem decydującym jest nietylko liczba przewiosłowanych kilometrów obrachunkowych, lecz przedewszystkiem jakość trasy i warunki, w jakich wycieczka się odbyła. Odznakę otrzymać może także załoga, która w ciągu sezonu wykazała dużo ruchliwości odbyciem szeregu wycieczek pomniejszych, a dyplom klub, który przejawił żywotniejszą działalność turystyczną. Ostatnie paragrafy uprawniają Zarząd P. Z. T. W., w razie zgłoszenia kilku wycieczek zasługujących na wyróżnienie, do wyjątkowego przyznania dwóch, a naj-

wyżej trzech równorzędnych odznak turystycznych za jeden rok, w razie zaś braku dostatecznych kwalifikacyj—do nieprzyznania odznaki żadnej ze zgłoszonych wycieczek. W wypadku powyższym, jak również w wypadku braku zgłoszeń, odznaka turystyczna na dany rok zostaje anulowana. Wreszcie par. 27 (ostatni) zapowiada, że Zarząd P. Z. T. W. może ustanowić specjalną nagrodę przejściową, rozgrywaną corocznie na podstawie oddzielnego regulaminu.

Oprócz obowiązującego już Regulaminu turystycznego P. Z. T. W., otrzymały kluby ramowy projekt regulaminu turystycznego wewnętrzno - klubowego, opracowanego przez Referat dla ułatwienia klubom pracy nad organizowaniem u siebie turystyki wodnej. Wprowadzenie w życie tego regulaminu jest całkowicie zależne od władz poszczególnych klubów i ich stosunku do turystyki wodnej.

W każdym razie, uchwalony Regulamin turystyczny P. Z. T. W. zdaje się otwierać przed turystyką wodną szerokie wrota rozwoju, przez które niedawny kopciuszek może już wkroczyć w pełnym triumfie do życia wioślarskiego, wypełnionego dotychczas niemal wyłącznie szlachetną emulacją międzyklubową. Życzliwy oddźwięk, z jakim sprawy turystyczne zostały przyjęte przez XI Sejmik, zdaje się potwierdzać to mniemanie. Uchwalenie regulaminu było zasłużonym laurem, przyznanym turystyce wodnej.

Praca na zagonie turystycznym jest jednak niepozbawiona cierni i to cierni, rzucanych ręką nietylko wioślarzy, których wzrok nie sięga poza tor regatowy. Jeżeli bowiem klub, posiadający najliczniejsze i najpoważniejsze grono turystów, opowiada się za odrzuceniem Regulaminu turystycznego, dlatego tylko, że wprowadza on odmienny system obliczania trasy, od systemu, do którego klub ten się przyzwyczaił, jeżeli głosuje za odrzuceniem doniosłych dla dalszego rozwoju turystyki wodnej przepisów, tylko dlatego, że nowy regulamin uznaje zasadę pełnej zmiany w załodze, — to nie można tego nazwać inaczej, jak (bezwiednem może) rzucaniem cierni na zagon turystyczny.

Jeżeli inny klub, który w ciągu ostatnich trzech lat wybił się na niwie turystycznej, zdobywając dwukrotnie zaszczytne odznaki turystyczne P. Z. T. W. głosuje za odrzuceniem regulaminu, dlatego tylko, że zapóźno go otrzymał i nie zdążył się z nim zapoznać, to także tego nie można nazwać inaczej, jak brakiem zaufania do Referatu, a więc utrudnianiem pracy nad uprawą zachwaszczonego dotychczas zagonu. Jeżeli dalej, nawet wioślarz, który napisał wskazówki turystyczne dla wycieczek z biegiem rzek, głosuje w imieniu swego klubu przeciwko Regulaminowi turystycznemu P. Z. T. W., to w tych warunkach, nie powinna nikogo zadziwić uchwała Komisji Sportowej jednego z klubów, przodującego dotychczas w dziedzinie turystycznej, opowiadająca się przeciwko zakładaniu w tym klubie Sekcji turystycznej, (notabene już założonej). Jeżeli zwolennicy turystyki wodnej okazują brak zrozumienia dla jej spraw, to trudno wymagać tego zrozumienia od członków Komisyj sportowych, którzy pragnęliby zapewne, aby życie wioślarskie potoczyło się wyłącznie korytem regatowem. Nie zdają sobie widocznie sprawy z tego, że podobne stanowisko jest niezgodne z duchem czasu i z duchem sportu, że przyczynia się raczej do stłumienia tego życia. Wioślarstwo regatowe może uprawiać zaledwie cząstka wioślarzy. Wszak mniejsze kluby prowincjonalne, niedawno założone, gdzieś w Łucku, czy w Tomaszowie, nie czując się na siłach, absolutnie nie zdradzają chęci do współzawodnictwa międzyklubowego na torze bydgoskim, lub choćby warszawskim. Co takie kluby, nie mające narazie, nic od powiedzenia między startem a metą, mają robić, w jakim kierunku ma się potoczyć ich działalność, czy tylko w kierunku spacerów? Dla nich więc, oraz dla większości wioślarzy nawet z tych klubów, które figurują na pierwszych miejscach tabeli punktacyjnej P. Z. T. W., otwiera się wdzięczne pole do działania na niwie turystyki wodnej.

Nie jest to już niwa wzgardzona, lecz zaszczytna. Potrafi wydać plon, dorównywujący plonom, zbieranym na regatach. Najlepszym swym pracownikom, niwa ta zapewnia uznanie, odznakę i rozgłos, odbijający się wdzięcznem echem w całym polskim świecie wioślarskim, tak, jak odbijają się echa zwycięstw, odnoszonych w zawodach.

Dlatego też, nie należy się zrażać napotykaniem cierni przy uprawie zagonu turystycznego, choćby te ciernie pochodziły od sympatyków turystyki, bo sympatycy ci, czynią to niewątpliwie w jaknajlepszej wierze. Nie należy się zrażać nierealnemi i zacofanemi uchwałami Komisyj sportowych, gdyż życie przejdzie nad niemi do porządku.

Turystyka wodna posiada tyle pierwszorzędnych walorów, że można być o dalszy jej rozwój najzupełniej spokojnym. Prowadzi ona wioślarstwo do zbiorowych wyników, jest dostępna dla mas i może te masy pociągnąć. Dlatego też należy żywić nadzieję, że w swym zwycięskim pochodzie przez życie wioślarskie spotykać będzie coraz mniej cierni, a coraz więcej laurów.

Władysław Grzelak.



Pokaz skoków pływackich w Palm Sprigs (Kalifornja).

O POLSKIE SKŁADAKI.

Nadchodzący sezon 1930 r. upłynie w sporcie wodnym pod znakiem turystyki.

Dziesięciolecie odzyskania dostępu do morza, Międzynarodowa wystawa komunikacyjno-turystyczna w Poznaniu, wreszcie brak imprez konkurencyjnych jakiemi w roku zeszłym były Mistrzostwa Europy F. I. S. A. w Bydgoszczy, — wszystko to pozwala przypuszczać, że w roku bieżącym obok sukcesów regatowców usłyszymy o głośnych wyczynach naszych turystów.

Idea turystyki wodnej pojętej szeroko — jako włóczęgi po wodach na przestrzeni setek i tysięcy kilometrów — zyskała bardzo na popularności. Choć w prasie i tem głucho, wiemy o szeregu wspaniałych wycieczek podejmowanych przez młodzież szkolną głównie harcerską, jak również i sportowców.

W roku zeszłym redakcja zasypywana była listami domagającemi się wskazówek dotyczących budowy sprzętu, oraz źródeł zakupu gotowych fabrykatów. Cały szereg szkół i seminarjów przystąpił do wyrobu kajaków, żaglówek. Rezultaty osiągnięte na tem polu są zupełnie zadowalające. Wykonanie techniczne łodzi robionych własnemi siłami naogół b. dobre, dużo natomiast do życzenia przedstawia typ łodzi — rezultat braku odpowiednich wzorów.

Budowa własna jest zjawiskiem wielce radosnem, jednak nie może zastąpić produkcji fabrycznej, obliczonej na szeroki rynek zbytu.

Mimo niezwykłego rozwoju sportu polskiego, przemysł usposobiony jest dosyć ostrożnie.

Objaw ten obserwowany we wszystkich gałęziach przemysłu sportowego, dowodzi małej rzutkości naszych przemysłowców, bojących się podjęcia produkcji artykułów nowego typu, nie wprowadzonego dotąd na rynku. Wielokrotnie z tych sfer wskazywano na fakt, że turystyka wodna jest u nas mało popularną. Ilość składaków nabytych przez ostatnie lata w całej Polsce pewno nie wiele przekracza setkę. To prawda. Jednakże spójrzmy z jakiemi trudnościami trzeba walczyć, by stać się posiadaczem składaka. Aby łódź sprowadzić z Niemiec, trzeba z Ministerstwa Przemysłu i Handlu uzyskać pozwolenie na wwóz.

Chodzenie, wyczekiwanie, mitręga. Świadectwo wwozu uzyskane, przesyłam pieniądze kupując „kota w worku". Parotygodniowa zwłoka, formalności celne, znów bieganina. Rezultat — zniechęcenie.

Prócz trudności formalnych istnieją duże trudności finansowe.

W Niemczech dobry fabrykat można już mieć w cenie około 150 m., czyli 300 zł., płatnych w ciągu 15 miesięcy. Nie dziw, że składaków liczy się tam na dziesiątki tysięcy. Do nas docierają tylko fabrykaty zagraniczne, w najwyższych gatunkach — o światowej sławie. Cena ich loco granica waha się od 500 — 700 zł. Jeżeli do sumy tej dodać drobne wydatki, stratę czasu, koszt składaka wyniesie do 1000 zł. płatnych gotówką. Na taki wydatek mało kto w dzisiejszej sytuacji ekonomicznej może sobie pozwolić.

Dla większości naszych turystów rekrutujących się z młodzieży, składak jest za drogi.

Wyjściem z tej sytuacji jest fabrykacja polskich składaków. Materjał tani, doskonały mamy na miejscu. Szkielety wyrabia się z krótkich prętów drewnianych, które otrzymać można w większych wytwórniach. Obróbka jest bardzo prosta. Pokrycia z łatwością może fabrykować doskonale rozwijający się polski przemysł gumowy, słowem wszelkie warunki do podjęcia produkcji są. Sprzedaż fabrykatów na spłaty też, jak sądzę jest najzupełniej możliwa. Wszak np. rowery, które cieszą się taką popularnością wśród młodzieży robotniczej, dostępne są dla niej tylko dzięki sprzedaży na raty po cenie stosunkowo dostępnej. W tym miejscu musimy podkreślić kolosalne zasługi Państwowej Wytwórni Uzbrojeń, która podejmując produkcję rowerów na szeroką skalę (40000 rocznie) bardziej się przyczyni do popularyzacji kolarstwa turystycznego, niż najbardziej przekonywujący artykuł lub odczyt.

Tą drogą powinna również pójść propaganda turystyki wodnej.

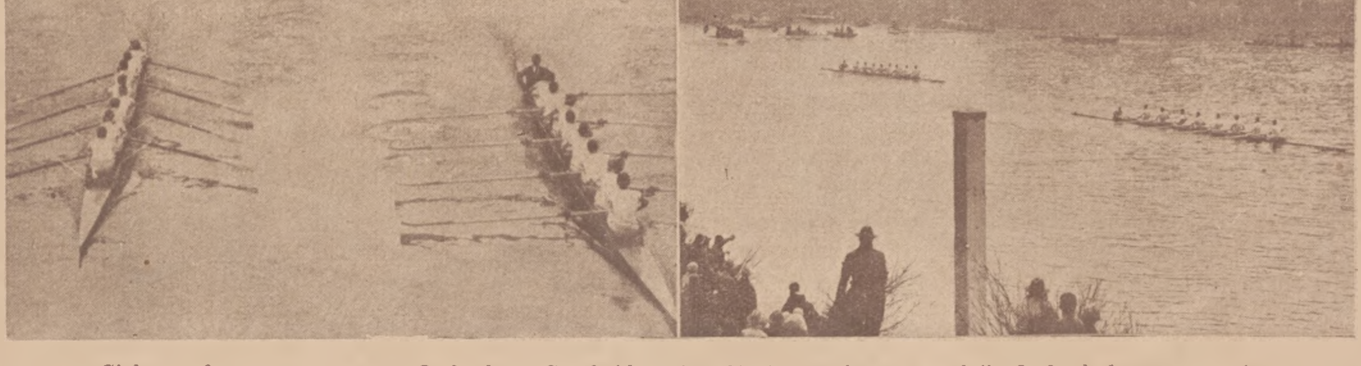
Polski składak musi ukazać się na rynku. Chętnych do nabycia będzie wielu, jeśli nie będzie to wymagać wiele zachodu, jeśli składak będzie dobry i tani.

Niech wielkie propagandowe imprezy z okazji dziesięciolecia odzyskania dostępu do morza, mające być wielką rewją turystyki wodnej, pozwolą ujrzeć wreszcie polskie składaki. Przemysł polski, ze swej strony, nie powinien przegapić dobrej konjunktury, jaka stąd wynika. Trzeba kuć żelazo, póki gorące.

I jeszcze jedno. Będąca w trakcie podpisywania umowa handlowa polsko-niemiecka otworzy granicę dla świetnie zorganizowanego przemysłu sportowego niemieckiego.

Jeśli nie chcemy stracić rynku na rzecz przemysłu obcego, już dziś musimy zająć rynek sami.

Tonny.



Ciekawe fragmenty z regat Oxford — Cambridge. Do 2500 metrów prowadził Oxford, lecz na mecie Cambridge wysunął się o 2 długości.



Mapka trasy biegu Oxford — Cambridge z lotu ptaka.

REGATY OXFORD-CAMBRIDGE

Europejski sezon wioślarski rozpoczyna się rok rocznie od lat 100 słynnym na cały świat pojedynkiem dwuch najlepszych ósemek uniwersytetów angielkich, Oxford i Cambridge. Tradycyjny ten mecz wioślarski, posiadający w Anglji zdecydowany rekord zainteresowania, posiada w całej Europie ustaloną sławę i śmiało powiedzieć można, że nawet regaty olimpijskie nie są w stanie dorównać pojendykowi angielskich ósemek uniwersyteckich pod względem popularności i zainteresowania w świecie.

Tegoroczny mecz Oxford — Cambridge pobił chyba rekord zainteresowań. Trudno się temu dziwić, jeżeli zważymy, że w roku ubiegłym nastąpiło wyrównanie cyfry zwycięstw, osiągniętych przez każdą z osad, licząc wszystkie odbyte mecze w latach ubiegłych. W roku bieżącym odbył się pojedynek ten po raz 101-szy. W ciągu tego okresu czasu do wybuchu wojny poważną przewagę zwycięstw posiadał Oxford. Po wojnie natomiast szanse się odwróciły. Oxford w ciągu jedenastu lat powojennych wygrał tylko raz jeden, Cambridge natomiast — 9 razy. W roku ubiegłym po zwycięstwie Cambridge każda z osad liczyła po 40 zwycięstw. Rok bieżący miał dać tedy zwycięstwo decydujące, przewagę jednego punktu w stuletniej klasyfikacji wyników.

Śmiało rzec można, że w tym dniu decydującego zwycięstwa — Londyn prawie oszalał. W dniu meczu ulice tego miasta prawie wyludniły się zupełnie. Kto żyw — pojechał nad Tamizę, której prawie 7-kilometrowej (4 mile = 6437 mtr.) długości brzegi ofiarowywały za różne stawki opłat — dogodne do patrzenia miejsca. Zakłady tipowane na zwycięstwo tej lub przeciwnej osady dokonywały się wśród niemilknącego gwaru wielotysięcznego tłumu widzów, który zresztą wykazywał rekordy cierpliwości, stojąc i czekając na mecz, odbyć się mający o godzinie 12-ej w południe, już od godziny 6-ej rano, gwoli zajęcia dogodniejszego do obserwacji miejsca.

W miarę przybliżania się godziny startu — napięcie zainteresowań rosło. Dyskutowano wszędzie szanse zwycięstwa każdej z osad. Omawiano ze szczegółami najdrobniejsze wydarzenia trenigów, formę osad, uzyskane czasy, zalety szlaków, tempo na starcie i na torze. Publiczność angielska znakomicie poinformowana o wszystkich tych szczegółach, nie nadarmo przecież treningi obu uniwersyteckich osad odbywały się przy udziale wcale pokaźnych tysięcy widzów, zapalonych zwolenników wioślarstwa, a przedewszystkiem przysięgłych wielbicieli dorocznego pojedynku międzyuniwersyteckiego. Na treningach ósemki Cambridge bywał przecież w roku bieżącym niemal codzień szef konserwatystów angielskich, były minister Baldwin. Wychowanek Cambridge i raz jeden w swojem życiu uczestnik reprezentacji ósemki tego uniwersytetu w meczu przeciwko Oxfordowi, codzień zajeżdżał na trening osady swego dawnego klubu i w motorówce, pędzącej za osadą — pilnie obserwował wszystkie treningi tej osady.

Wprawdzie Oxford dyszał pragnieniem zdobycia za wszelką cenę rewanżu za nieustanne prawie porażki powojenne. Wprawdzie wydawać się mogło, że kiedy jak kiedy, ale w tym roku właśnie, kiedy chodziło o decydujący punkt w stuletniej klasyfikacji i wyników, na czele której w okresie przedwojennym tak długo utrzymywał się Oxford, ten ostatni wytęży wszystkie siły i zdobędzie swe zdawna oczekiwane drugie zwycięstwo po wojnie. Ale tymczasem już wyniki treningowe kazały się spodziewać raczej zwycięstwa osady Cambridge, która wykazywała o ułamki minuty lepsze czasy, a także wyróżniała się równiejszą formą i większym spokojem. To ostatnie — było niewątpliwie zasługą doskonałego szlaka osady Cambridge, Brocklebank, którego kadencja uderzeń była zegarowo regularna.

Jak należało się spodziewać — tegoroczna walka ósemek Oxford — Cambridge ofiarowała setkom tysiący widzów niezwykły spektakl sportowy. Obie osady na całym dystansie, zamkniętym pomiędzy Putney i Mortlake prowadziły heroiczną walkę, wykazując do ostatka niesłabnącą wolę zwycięstwa i nieugiętą odwagę w walce. To też przewaga Cambridge zarysowała się zdecydowanie dopiero na

ostatniej ⅓ części dystansu, pod mostem Barnes. Pod mostem tym, jak chce tradycja, decydują się zawsze ostateczne szanse zwycięstw: zwycięża mianowicie ta osada, która pod mostem tym posiada prowadzenie.

Tegoroczny Oxford — Cambridge obfitował w szereg momentów dramatycznych, o wysokiem napięciu emocjonalnem. Wyjaśni nam to przebieg meczu. Ze startu obie osady wyszły znakomicie, wiosłując tem samem tempem. Aczkolwiek faworytem był Cambridge — na czoło zaraz po starcie wysuwa się Oxford, zdobywając prowadzenie o ¼ długości łodzi. Tę przewagę zachowuje Oxford aż do mostu Hammersmith, położonym akurat na połowie dystansu biegu.

W tem miejscu Cambridge atakuje mocniej. Na przestrzeni prawie półtora kilometra odbywa się zacięta walka. Cambridge chce minąć za cenę ustawicznie wzmaganego wysiłku, Oxford broni się dzielnie, utrzymując — aczkolwiek z trudem — swą niewielką przewagę. Zbliża się most Barnes, sytuowany na ¾ dystansu, o którym tradycja mówi, że prowadzenie w tym punkcie dystansu decyduje o zwycięstwie. Istotnie, na przestrzeni całego wieku tu zawsze — z wyjątkiem dwuch wypadków — wygrywała osada, prowadząca pod tym mostem. Cambridge podwaja wysiłki. Odległość, dzieląca Oxford od Cambridge w oczach maleje. Cambridge systematycznie dochodzi, nie zwiększając tempa. A pod mostem Barnes pierwszy przechodzi Cambrigde, mając za sobą jedną długość przewagi.

Po wyminięciu mostu Oxford, nie zrezygnowawszy z szans zwycięstwa, atakuje. Obie osady dają z siebie maksymum wysiłku. Nadzwyczajnie zwiększa się tempo uderzeń na minutę. Obie osady wiosłują w ten samem tempie. ale pociągnięcia Cambridge są dłuższe i skuteczniejsze. To też Oxford nietylko nie może odzyskać utraconego terenu, lecz jeszcze nieco traci i na metę wpada pierwsza osada Cambridge, mając za sobą o półtorej długości łodzi wyczerpaną doszczętnie ósemkę Oxfordu. Czas 19:20 jest jednym z lepszych w ostatnich czasach.

Zwycięstwo Cambridge jest wynikiem lepszej pracy całego zespołu, większej wytrzymałości, a także — wyższej nieco wagi członków osady. W dodatku — szlakowy Cambridge, Broockblank, jest niedoścignioną doskonałością, mechanizmem zegarowym, pozbawionym zupełnie nerwowości.

Trener Cambridge doprowadził swą osadę na sam mecz do szczytu formy. Oxford natomiast — na kilka dni przed terminem pojedynku osiągnęła formę najwyższą. To też na mecie członkowie osady Cambridge nie wykazywali prawie zmęczenia, podczas gdy trójka, czwórka i ósemka osady Oxford — po wyminięciu mety padła na łodzi bez sił.

Oczywiście, jak zwykle w tego rodzaju walkach sportowych, wygrała osada lepsza. Ale w walce obie osady były wspaniałe i obie zasłużyły na pochwałę opinji angielskiej, których dała swój wyraz w prasie, zajmując opisami meczu olbrzymie szpalty angielskich płacht dziennikowych.

W.



Nagrody Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego zdobyte w ciągu dziesięciolecia przez ambitne osady tego klubu.

X-LECIE BYDGOSKIEGO TOWARZYSTWA WIOŚLARSKIEGO

Dnia 27 kwietnia r. b. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie obchodziło uroczyście dziesięcioletni jubileusz. Na uroczystość przybyli delegaci licznych klubów wioślarskich z całej Polski, przyczem Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie przybyło ze sztandarem.

Uroczystość rozpoczęto nabeżeństwem w kościele Farnym, celebrowane przez ks. Łapkę, który wygłosił piękne okolicznościowe kazanie.

Po nabożeństwie karne szeregi wioślarskie wraz z delegacjami poszczególnych klubów wioślarskich i sportowych przeszły na Grób Nieznanego Powstańca Wlkp., gdzie prezes B. T. W. p. Z. Musiał i wiceprezes dyr. Czajkowski złożyli wieniec.

Następnie imponujący pochód przeszedł ulicami miasta do Strzelnicy, gdzie odbyła się uroczysta akademja.

Akademję zagaił prezes B. T. W. p. Zygmunt Musiał, a znany z pracowitości dzielny sekretarz p. Władysław Żewicki odczytał streszczoną i napisaną przez siebie historję Klubu.

Po akademji zostały wręczone dyplomy mianowanym członkom honorowym B. T. W. pp.: gen. Thommée, prezydentowi miasta D-rowi Śliwińskiemu, dyrektorowi gimnazjum Mazurkiewiczowi, redaktorowi Tesce, radcy Tychoniewiczowi, prezesowi rady miejskiej Beyerowi, wiceprezesowi P. Z. T. W. Inż. Alfredowi Lothowi, prezesowi Jerzemu Bojańczykowi, pozatem otrzymali dyplomy pamiątkowe prezes Maksymiljan Stürmer z Poznania za zasługi poniesione przy organizacji powołania do życia B. T. W. i współzałożyciele pp. Henryk Kaszubowski, Leon Twardowski, Konstanty Dąbrowski, Jan Witecki, Stanisław Szymankiewicz i Kazimierz Czarnecki.

Z polecenia Międzynarodowej Federacji Wioślarskiej (F. I. S. A.) został wręczony przez wiceprezesa P. Z. T. W. Inż. Alfreda Lotha medal pamiątkowy Bydgoskiemu T-wu Wioślarskiemu i żetony zwycięskiej czwórce B. T. W. za zdobycie trzeciego miejsca na Mistrzostwach Europy w Brdyujściu pod Bydgoszczą w r. ub. Żetonami zostali odznaczeni wioślarze: Birkholc, Braun, Bronikowski i Jankowski.

W przemówieniach delegatów przebijała życzliwość i życzenia dalszych pomyślnych rezultatów pracy dla Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego, które pomimo tak krótkiego istnienia wybiło się na czołowe miejsce w wioślarstwie polskiem.

Nie wyszczególniamy tutaj wszystkich zasług i wyczynów Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego, gdyż są one wioślarstwu całemu i społeczeństwu polskiemu b. dobrze znane, na szczególne jednak wyróżnienie zasługuje zdobycie zaszczytnego miejsca na regatach o Mistrzostwa Europy w Lucernie i Bydgoszczy i zajęcie trzeciego miejsca na olimpjadzie w Amsterdamie. B. T. W. dzięki zgodnej i pełnej poświęcenia i zapału pracy wyprzedziło wiele towarzystw i klubów, posiadających nieraz większe zasoby finansowe i istniejące o wiele lat dłużej.

Energja i zapał przebija i rzuca się w oczy każdemu, obserwującemu Betewiaków przy pracy, bądź też w pięknych karnych szeregach podczas defilady, pod wadzą zasłużonego sternika Brzezińskiego.

Niespożyta energja Zarządu dbała o dobro rozwoju Klubu i umiejętne traktowanie młodego narybku wioślarskiego, sprawia, że zawodnicy B. T. W. wierzą w zwycięstwo i z tem przekonaniem przystępując do walki na wodzie — zwyciężają.

Karność i poczucie obowiązku młodego narybku wioślarskiego zjednywa sobie sympatję członków starszych, wskutek czego wytwarza się miła atmosfera wspólnego wysiłku i pomocy — co daje tak piękne owoce pracy, jak 54 nagrody, w tem 5 mistrzostw Polski.

Podczas uroczystości jubileuszowych wykonał śpiewy chór wioślarski Klubu „Gryf" w Bydgoszczy pod batutą prof Karaśkiewicza.

Uroczystości jubileuszowe zostały zakończone bankietem pod „Orłem", podczas którego wygłoszono szereg przemówień.

Wieczorem odbył się bal reprezentacyjny w strzelnicy.

M.



Pierwsze otwarcie przystani Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego w 1921 r.

SPORTOWY MORSKI JACHT TURYSTYCZNY

Polskie żeglarstwo sportowe przebyło już z powodzeniem dość długi pierwszy etap rozwoju swego i czas już najwyższy, aby ekspansja nasza żeglarska, poszła teraz całą siłą w kierunku dla nas najważniejszym: t. j. na morze. Pozwolę więc sobie zaznajomić czytelników z doświadczeniami praktycznemi a także i z teorją, odnoszącemi się do krążownika morskiego sportowego.

W najbliższej przyszłości, a może nawet już w tym sezonie, będzie na naszem wybrzeżu jaki taki schron dla jachtów sportowych, czas więc najwyższy, aby kluby, zasobniejsi koledzy, a nawet grupy żeglarzy, poczęły starać się o zakupno morskich jachtów w celu uprawiania sportu żeglarskiego nareszcie na prawdziwej wielkiej wodzie.

Artykuł ten zatem ma służyć jako objaśnienie w kwestji wyboru jachtu morskiego turystycznego i poznania jego zalet i przywar.

Przy ukształtowaniu korpusu, jak i przy wyborze rodzaju, i rozkładzie ożaglowania krążownika morskiego, musimy zasadniczo wyjść z zupełnie innego punktu widzenia, jakbyśmy to uczynili przy statku wyścigowym.

Statkowi bowiem wyścigowemu, dalibyśmy poprostu jaknajwiększą możliwie powierzchnię żagli, w najlepiej aerodynamicznie działającej formie, którą by jacht ten mógł z pożytkiem unieść.

Trudności powstające z opanowaniem i menewrowaniem temi wielkiemi płachtami płótna trzebaby przez powiększenie załogi wyrównać, a o ile to się nie da uskutecznić, musimy zawsze pamiętać, że załoga na regatach, cała w swym komplecie, pracuje cały czas zawodów intensywnie, gdyż ostatecznie regaty są regatami, a nie popołudniową przejażdżką.

Inaczej ma się rzecz na krążowniku.

Musi on naturalnie także być dosyć szybkim, jednakowoż załoga jest liczebnie słabszą jak na jachcie, gdyż pracuje normalnie tylko jedna zmiana, gdy inni odpoczywają, tylko w czasie ważnych i trudnych manewrów staje cała załoga do pracy.

Dlatego przy obmyślaniu konstrukcji ożaglowania krążownika morskiego czy też przy wyborze lub zakupnie, trzeba się zawsze liczyć z liczbą chwilowo pracującej zmiany, a da to się w praktyce, bez szkody dla zalet statku uskutecznić.

Takelunek taki z uwzględnieniem omówionych warunków nazywamy „łatwym takielunkiem".

Przy wyborze zaś typu ożaglowania mógłby być niedoświadczony żeglarz w kłopocie, gdyż przeczytawszy np. artykuł o zaletach kecza i uwierzywszy weń święcie, będzie zupełnie zdezorjentowany, gdy mu drugi autor zachwalać będzie np. yol jako jedyne i jedynie możliwe ożaglowanie dla krążownika do chrześcijańskiej morskiej jazdy.

W istocie nie są to tak straszne różnice, gdyż naprawdę „ideału" ożaglowania krążownika morskiego jeszcze niema, a tylko każdy żeglarz turystyczny, przysięga na wszystko święte, że ożaglowanie na jego jachcie jest ideałem.

Tymczasem, są tam zwykle pewne szczególiki, do których on się przyzwyczaił i w tem rzecz cała.

A co wogóle zostało na ten temat napisane, było zawsze, mniej lub więcej, wyrazem osobistego przekonania autora, choć, nie można zaprzeczyć, że „można i tak".

W każdym razie, żeglarz mający już pewne konkretne pojęcia o statkach sportowych morskich, będzie w stanie z tego co następnie omówię, niejedno dołączyć do posiadanych wiadomości.

Objawiające się w ostatnich czasach dążenie do niewielu lecz dużych żagli, jest mojem zdaniem, dla krążownika morskiego nie dobrem, czego następnie postaram się dowieść.

Dążenie to jest aerodynamicznie zupełnie słusznem, lecz do innych celów i do innych typów jak turystyczny jacht morski.

Zachwalana łatwość obsługi tych nielicznych lecz wielkich powierzchni, istnieje tylko na papierze, w praktyce zaś, jest problematyczną.

Prawdziwy krążownik morski do dalszej turystyki, powinien mieć zawsze przy małych żaglach zasadniczych, jak najwięcej żagli pomocniczych, t. j. tyle, ile może bez niebezpieczeństwa podnosić.

Twierdzenia tego można łatwo dowieść: najfanatyczniejsi zwolennicy wielkich żagli przyznają, że reforowanie na morzu wogóle, a w dodatku w nocy i przy dużej fali, nie należy do najwyższych rozkoszy turystyki morskiej, nie mówiąc już o tem, że nie da się tego uczynić z jedną zmianą, a więc wszystko musi się z kojek wygramolić i wziąć się do roboty.

Prawdziwy krążownik morski, musi być skromniej ożaglowany, tak, aby nie potrzeba było przy każdym silniejszym szkwale zaraz refować, za to przy średnich i słabych wiatrach, mamy wielkie żagle pomocnicze.

Ciągną one lepiej, są lekkie, bo z lżejszego materjału zrobione, a na jachcie tak urządzonym, możemy przetrwać niejeden silny szkwał, nie potrzebując myśleć o refowaniu.

Morski kuter turystyczny, powinien mieć prócz skromnego zasadniczego ożaglowania, balonfok, balonkliwer prócz motyla i porządnego foka rejowego, a przedewszystkiem porządny topsel, jako żagle pomocnicze. Kecze i yole muszą mieć prócz tego besansztagsel, który przy północnych wiatrach oddaje wielkie usługi nie wymagając dużo pracy.

Dalszym warunkiem sine qua non na krążowniku, jest dobry rozkład całego olinowania, o czem się bardzo często zapomina. Każdy fał, każdy szkot musi mieć swe osobne miejsce umocowania, czy to kołek czy knaga. Spotykałem często jachty turystyczne morskie, gdzie na jednym kołku po kilka końców wiązano. Jest to niedopuszczalne i często niebezpieczne. Trzeba przeto, uważać na to, i raczej więcej kołków i knag umieścić, niżby co do liczby lin wypadało. Szkoty przednich żagli powinny być zasadniczo do kokpitu przeprowadzone, a bardzo dobrym jest do turystyki morskiej sztaksel rejkowy, którego szkot chodząc po swem wodzidle sam się przy zwrotach obsługuje.

Wiele sporów wywołuje zawsze, zwijacz żagla, któremu nikt wprawdzie nie odmawia wielkich zalet, jednakowoż na morskim krążowniku z zastrzeżeniem i tylko w najlepszem i silnem wykonaniu. Jeśli wielkość żagla przechodzi pewną normę, można tylko polecić dawny sposób refowania zapomocą linek refowych, pęknięcie zaś zwijacza na morzu jest zawsze sytuacją krytyczną i powodującą awarje w takelunku.

Zresztą, aby rozproszyć obawy, co do trudności refowania starym sposobem, stwierdzam, że nowoczesne urzą-

dzenia do refowania (nie zwijania żagla!) są tak dobrze obmyślane, że nikt tego nie może poczytywać za trudne.

Przy wielkości grota około 100 m^2, najlepiej jest umocować grot na bomie na wzór rybaków, tj. tylko na szponie i noku. Jest to nietylko aerodynamicznie korzystniejszem, lecz przy refowaniu wygodniejszem, a przy pewnej wprawie idzie refowanie równie szybko jak zwijaczem.

Zatrzymam się teraz na chwilę przy omówieniu tak bardzo obecnie aktualnej sprawy: „żagla" bezgaflowego, czyli jak my tu nazywamy, żagla Markoniego. Może on być zawsze użyty niezależnie od ogólnego typu ożaglowania, są przecież już jachty z ożaglowaniem bezgaflowem, które jednak musimy stanowczo nazwać „jolami", „keczami", „szkunerami", a zdarza się nawet, że u typów takich jest tylko jeden żagiel Markoni, a inne z gaflem.

Nowocześni konstruktorzy i częściowo żeglarze sportowi rozumieją pod nazwą łatwego takielunku, w pierwszej linji żagiel bezgaflowy.

Trudno jest sprzeczać się o tego rodzaju pojęcie, gdyż przeciwnie twierdzącego można zawsze nazwać zacofańcem o zakorzenionych konserwatywnych pojęciach.

Pewnem jest w każdym razie, że żagiel bezgaflowy, wzięty z punktu teoretycznego, przedstawia ogromny postęp w wyzyskaniu sił wiatru w porównaniu z żaglem gaflowym.

Nie ma zatem najmniejszej wątpliwości, że przy dzisiejszym stanie techniki i teorji sportu żeglarskiego, jest dla statku wyścigowego jedynem i najlepszem ożaglowanie bezgaflowe, dla turystyki zaś, tylko wtedy, jeśli mu chodzi o to, aby iść z postępem.

Poza temi jednak pojęciami, jest faktem, że nie zawsze bywają uwzględnione przy konstrukcji i budowie jachtu morskiego, te specjalne warunki, z któremi trzeba się poważnie liczyć, na wielkich przestrzeniach wód.

Przypomnę tu np. długie kursy na morzu, które się często przebywa idąc z silnym wiatrem i falą z rufy.



Na wycieczce żeglarskiej w Zatoce Gdyńskiej.

W wypadkach takich, o których wiedzą zapewne wszyscy żeglarze, nie czuje się nowoczesny jacht z powodu swego krótkiego kilu bardzo pewnie, a szczególniej przy silnej fali.

Jeśli zaś chcielibyśmy aby jacht nasz na morzu bez wielkich wysiłków sternika utrzymywał się na kursie, nie może być powierzchnia bocznego oporu (lateralplan) zanadto zwężona, jak to jest u nowoczesnych jachtów wyścigowych lub półwyścigowych.

Takielunek zaś, musi być także odpowiedni do jazdy na morzu, we wszystkich warunkach. Przy kursie z wiatrem, działa zawsze, wypuszczony za burtę długi bom, nietylko niepokojąco na jazdę statku, powodując ciągłe mocne kołysanie, lecz ma często przy pochyleniach jachtu, tendencję do uderzania po grzbietach mijanych fal, co może być zgubnem dla jego całości a nawet całego takielunku!

Dlatego też, krążownik sportowy morski, na którym trzeba się zawsze liczyć z większemi przestrzeniami, które trzeba będzie przebyć jadąc z wiatrem, lub dryfując w czasie burzy, musi mieć koniecznie fok rejowy (breitfok), który w danym wypadku zastępuje grot. Fok rejowy używany na kursach z pełnym wiatrem lub baksztagowym, nie ma przywar grota, które się dają tak nieprzyjemnie na jachcie odczuwać, a w niektórych wypadkach, np. przy samowolnem przejściu boma na drugi hals, grożą całości takielunku a nawet statku!

Przy takielunku Marconi, pozostaje jeszcze jeden szkopuł, t. j. sam maszt.

Po zarefowaniu żagla, podczas silnego wiatru i naturalnie odpowiednich fal, zostaje ponad zrefowanym grotem, ogromny kawał drewna (t. zw. szparag). Ten, zataczając ciągle wielkie łuki, podczas pochyleń jachtu, rozmachem swym nie przyczynia się ani do bezpieczeństwa takielunku i statku, ani do przyjemności jazdy.

Jeśli weźmiemy pod uwagę średnią szybkość turystyczną, to w każdym razie nie będzie krążownik z ożaglowaniem gaflowem gorszym, od jachtu z żaglami Marconiego Ponieważ jednak nauka nie powiedziała jeszcze swego ostatniego słowa w tej kwestji, sprawa żagla bezgaflowego lub gaflowego jest ciągle otwarta, zamówienie lub kupno takiego czy innego takielunku jest zawsze jeszcze dotąd rzeczą przekonania lub przyzwyczajenia.

Interesującą rzeczą jest, jak wpływała teorja żagla bezgaflowego a właściewie takielunku nowoczesnego, który jest przystosowany tylko do potrzeb regatowych na przepisy klasowe dla krążowników morskich.

Oto rozważano już nawet, czyby 100^2 powierzchni nie rozdzielić na dwa maszty; a zatem aby przy tak małej jak na krążownik morski powierzchni tworzyć możliwie, nawet szkunery! Mogłoby to mieć rację, jeśliby chodziło tylko o nowoczesny sloop regatowy z olbrzymim grotem, a z topslem (jeśli taki jest), w kieszonkowym formacie lub, jeśli by się uważało grot, wobec nikłej wielkości foka za jedyny żagiel, wtedy miało by rację rozdzielenie takiej powierzchni na dwa maszty, coby utworzyło możliwy turystyczny takielunek.

Przy prawdziwie morskim krążowniku, musi być odpowiednio ustawiony maszt, krótki bom, topsel, któryby swą wielkością rzeczywiście zasługiwał na to uznanie, a więc o wielkości mniej więcej „bezan żagla" nowoczesnego kecza w ożaglowaniu Markoni. Kuter tak ożaglowany, byłby rzeczywiście morskim krążownikiem, a przedewszystkiem, takielunek jego byłby o wiele łatwiejszym od kecza lub yola, gdyż spuszczenie topsla w razie potrzeby

jest zawsze o wiele łatwiejszem do wykonania, niż jakiekolwiek refowanie.

Przytem, szedłby kuter na morzu stanowczo lepiej na wiatr, jak nowoczesny bezgaflowy jacht mimo gorzej aerodynamicznie pracującego takielunku.

Teraz zajmiemy się rozważaniem rozmaitych form ożaglowania, ich zaletami i wadami. Form tych mamy pięć:

A więc sloop, kuter, yol, kecz i szkuner.

Nie jest jeszcze dawną przeszłością, kiedy jako jedyny dopuszczalny i możliwy typ ożaglowania dla jachtu turystycznego uważano kuter.

Z żeglarskiego punktu widzenia, rozumiano i do dziś dnia rozumie się pod nazwą kutra, statek, którego jedyny maszt składa się z dwóch części, a więc pnia masztu i stengi, i który prócz grota gaflowego, ma topsel i dwa lub trzy żagle przednie. Jednakowoż, ponieważ żyjemy dziś w czasach, w których największe nawet maszty budować można z jednej stalowej rury, będzie raczej charakterystyczną ilość przednich żagli.

Ostatecznie nazwiemy dziś także kutrem każdy statek sportowy, który ma jeden maszt bez względu czy on ma stengę czy nie, dwa lub trzy żagle przednie i topsel.

Dzisiejszy typ ożaglowania, sloop, jest także podrodzajem kutra, a amerykańskie jachty morskie o jednym żaglu t. zwane cat-boat, są napewno przodkami i kutra i innych typów ożaglowania.

Nie roztrząsając bliżej zalet i wad pojedyńczych typów, należy stwierdzić dla lepszego zrozumienia, że takielunek cat przedstawia teoretycznie, najlepszą jaka tylko istnieje forma ożaglowania.

Zrozumiałem jest, że dana powierzchnia, musi być o tyle skuteczniejszą, o ile nie jest rozdzieloną na małe części, z której każda z osobna daje dużo szkodliwego oporu, nie mówiąc już o całej masie olinowania potrzebnego do podnoszenia i manewrowania tylu powierzchniami.

Gaflowe ożaglowanie, ma prócz tego tę zaletę, że żagiel, będąc rozpięty na trzy strony, stoi lepiej, a zatem i lepiej ciągnie, a o listewkach żaglowych służących do lepszego utrzymania formy żagla nie może być mowy na prawdziwym krążowniku morskim. Jeśli wyłączymy zatem z naszej pogadanki suget i sprit jako ożaglowanie używane przez rybaków na małych statkach i nie nadające się do sportu turystycznego, zostaje nam cat-boat jako teoretycznie najlepiej ożaglowany statek, którego potomstwem są sllop, kuter, yol i kecz.

Teorja ta ma w praktyce swoje znaczenie o ile chodzi o właściwości nawietrzności jachtu. Z jednakowo bowiem zbudowanych dwóch jachtów, będzie zawsze szedł ostrzej na wiatr, jacht z ożaglowaniem ket.

Prawdziwy sloop jest statkiem o jednym maszcie bez stengi, na którym tak jak u keta podnosi się galfowy grot, mający z przodu fok (lub stangel), którego głowa sięga prawie topu masztu, a hals jest umocowywany na noku bugszprytu, fok ten jest zatem prawie tej wielkości co balon latacz u kutra.

W żadnym razie sylweta nowoczesnego sloopa, na której widzimy malutki przedni żagielek nie sięgający nawet sztaby, nie odpowiada pojęciu prawdziwego sloopa. Nie nazwano dotychczas tego nowoczesnego stworu, gdyż zapewne nikt o tem nie pomyślał.

Jednakowoż malutki przedni żagiel i wogóle sylweta nowoczesnego sloopa, powstała zupełnie świadomie, a mianowicie aby jaknajwięcej zbliżyć się do ideału, mającego dużo zalet nawietrzności i główny nacisk położyć na grot tak jak u keta.

Starania te, o ile mają rację bytu dla maszyn wyścigowych, mijają się zupełnie z celem, u prawdziwego morskiego turystycznego jachtu.

Żeglarze interesujący się fachową literaturą sportowo żeglarską, przypomną sobie niedawne jeszcze czasy, w których żagiel bezan nie miał, wskutek dziwnych ograniczeń handicapowych innego znaczenia, jak tylko wyzyskanie konstrukcyjne przepisów budowlanych. Tak samo tak zwane szkunery, u których żagiel szkunerowy, stawał się ciągle mniejszym, tak aby tylko zadowolić regułę ograniczającą, a utrzymać zasadę wielkich powierzchni gwoli szybkości. Typy takie jako niedobre, musiały wkrótce spowodawać zmianę przepisów, jednakowoż nauczono się przytem dużo pojęć: jak nie powinno być i czego nie można tolerować.

Turystykę sportu morskiego, nie obchodzą naturalnie takie dziwolągi regatowe, wyrosłe na gruncie niedostatecznie obmyślanych przepisów i spowodowane nowoczesną gorączką doprowadzenia szybkości do możliwych granic, choćby na koszt wszystkich innych walorów bądź co bądź jachtu morskiego.

Zacytowałem te przykłady dla wiadomości i ostrzeżeżenia; z turystyką prawdziwą morską nie mogą i nie mają one nic wspólnego.

Jachtowi turystycznemu morskiemu, można dać tylko wtedy ożaglowanie kutra, jeśli część podwodna korpusu ma z przodu dosyć kila, t. j. powierzchni bocznego oporu. Statek, którego kil jest z przodu mocno podcięty, a więc i dziób nadwisający (jak u statków kilowych śródlądowych regatowych), będzie wprawdzie bardzo zwrotny, lecz nie będzie nigdy dobrym morskim krążownikiem, gdyż nie można nim lec w dryf, ani spokojnie przy falach z wiatrem żaglować.

W czasie refowania musi dobry morski kuter utrzymywać jako tako kurs, jadąc samemi przedniemi żaglami, możliwe to jest tylko wtedy, jeśli jak wspomniałem, podwodna część korpusu ma z przodu dosyć powierzchni bocznego oporu. W przeciwnym wypadku, jacht odpada od wiatru, kręci się i myszkuje i jest bardzo trudnym w pewnych warunkach do sterowania, co nie należy do przyjemności w turystyce morskiej.

Kuter ma najłatwiejszy takielunek, który można zawsze z powodzeniem zastosować do mniejszych turystycznych jachtów morskich.



Nowy typ hydro - łodzi z przyczepnym motorem.

Wielu żeglarzy twierdzi, krytykując ożaglowanie kutra, że ono jest cięższe od ożaglowania yola lub kecza. Nie jest to zupełnie zgodne z prawdą, wprawdzie jest maszt i bom u yola i kecza lżejszy, lecz trzeba do tego dodać ciężar i opór takielunku bezana, co obliczywszy, wypada, że takielunek kutra jest lżejszy i łatwiejszy.

Pominąwszy łatwość takielunku u kutra turystycznego, ma on stanowczo lepsze zalety nawietrzności od innych typów, gdyż im więcej podzielona jest powierzchnia ogólna żagli, tem gorsze lawirowanie. Jest to fakt nie podlegający żadnej dyskusji, jako przykład przytoczę zdarzenie z regat morskich angielskich, gdzie zgłoszone do regat wielkie szkunery, nie stawały do startu. Gdyż mając kutry jako konkurentów, a duży kurs do lawirowania, nie miały żadnych szans zwycięstwa. Cała ich zaleta szybkości objawiała się bowiem na kursach z pełnym lub półpełnym wiatrem.

To byłoby wszystko, co chciałem opisać z moich doświadczeń i rozważań o sloopie i kutrze, jako o krążownikach sportowych morskich.

A gdy morze nasze zaroi się od żagli sloopów i kutrów, będzie wtedy zapewne czas na pogadankę o wielkich keczach, yolach i szkunerach.

Kończę zatem mój artykuł, mając nadzieję, że tę parę słów przypomniało żeglarzom polskim, że czas już najwyższy, aby nie tylko sporadycznie zjawiać się na morzu, lecz również silnie i często, jak tu na Wisełce, wyładowywać swą energję żeglarską, w walce z wielkim elementem na naszem polskiem morzu.

Old Sailor

Yacht-Klub Polski

podaje do wiadomości, że na zebraniu odbytem w dniu 27 kwietnia r. b. został wybrany nowy zarząd:

Szadurski Wacław — Komandor.
Aleksandrowicz Antoni — Wicekomandor.
Bomas Piotr — Sekretarz.
Niedźwiałowski Michał — Skarbnik.
Marek Michał — Gospodarz.
Hoch Henryk — Kapitan portu.
Pistel Hugo, Fryzendorf Ernest — Członkowie zarządu.
Zakaszewski Czesław, Piętnik Jan, Potkański Roman — Komisja rewizyjna.
Barylski Bronisław, Targoński Wacław — Komisja rew. zastępcy.

Z YACHT - KLUBU POLSKI.

W dniu 27 kwietnia r. b. we własnej siedzibie letniej odbyło się doroczne Walne Zebranie Yacht - Klubu Polski przy obecności 42 członków.

Na zebraniu tem między innemi przedyskutowano sprawę reorganizacji klubu w kierunku stworzenia oddziałów klubu: Morskiego w Gdyni i Śródlądowego w Warszawie. W związku z tem uchwalono niektóre zmiany w dotychczasowym statucie.

Z innych zmian statutowych zanotować należy: podwyższenie wpisowego ze zł. 25 do zł. 100, utworzenie instytucji członków popierających z roczną składką zł. 360 oraz członków dożywotnich ze składką jednorazową złotych 5.000.

Yacht - Klub Polski liczy obecnie 157 członków. Majątek klubu na 1.I.1930 oszacowany jest na zł. 140.682.40.

Tabor Klubu składa się z dwuch jachtów i jednego kutra rybackiego na morzu oraz 34 jednostek w Warszawie, w tem: 5 motorówek, dwie dwudziestki, cztery piętnastki, 7 dziesiątek, 8 piątek, jedna trzydziestka, dwie dwudziestki piątki i inne.

Budżet, uchwalony na w. zebraniu jako prowizoryczny (w związku z reorganizacją Klubu) wynosi po stronie dochodów i wydatków zł. 68.520.00.

P R O G R A M
wspólnego otwarcia przystani wioślarskich w dniu 11 maja 1930 r.
W WARSZAWIE

godz. 9 rano — Zbiórka ze sztandarami na wiadukcie przy moście Ks. Poniatowskiego.
godz. 9^{25} rano — Wymarsz z orkiestrą do kościoła Karmelitów (Krak. Przedm.).
godz. 10 rano — Uroczyste nabożeństwo w kościele.
godz. 12^{45} rano — Złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza, a następnie powrót pochodem na przystanie.
godz. 12 rano — Na przystani Warsz. Tow. Wiośl. po przemówieniu przewodniczącego Komitetu, zostanie wypuszczony balon jako sygnał jednoczesnego podniesienia bander na masztach, a hejnał na wieży ogłosi otwarcie przystani wioślarskich.
godz. 12^{30} rano — Składanie życzeń na przystaniach wioślarskich przez zaproszonych gości i delegatów klubów wioślarskich.

PŁYWACTWO U PROGU NOWEGO SEZONU.

Stałym grzechem Polskiego Związku Pływackiego, jak zresztą i wszystkich niemal polskich związków sportowych, było niezachowanie należytej proporcji między pracą nad podniesieniem poziomu sportowego na wyżyny, a pracą nad propagandą wszerz. Ta dysproporcja była mało rażąca, dopóki nasze wyniki nie sięgały nawet średniej klasy wyników zagranicznych. Z chwilą gdy jednak w roku zeszłym dokonał się prawdziwy przełom, i nasi czołowi zawodnicy z Bocheńskim w pierwszym rzędzie, znaleźli się w szeregach dobrej klasy europejskiej — z tą chwilą cały gmach polskiego pływactwa wyglądać zaczął dość karykaturalnie: w Warszawie, Krakowie i na Śląsku zawodnicy wielkiej klasy, we Lwowie i Poznaniu już mamy klasę znacznie słabszą, w Wilnie i na Pomorzu już tylko pierwociny. Jeżeli do tego dodamy, że wymieniając okręg, mamy na myśl tylko jego stolicę, bowiem poza siedzibą związków okręgowych sport pływacki nie istnieje zupełnie — będziemy mieli obraz obecnej naszej sytuacji.

Ta właśnie okoliczność, że tylko 3 okręgi, t. j. śląski, poznański i pomorski sięgają cokolwiek wgłąb prowincji, jest najbardziej niepokojącą. Bo choć PZP. liczy dziś 8 okręgów i 85 klubów, nikt nie może twierdzić, że siecią swą obejmuje całą Polskę. Sieć ta oplotła dokładnie tylko Śląsk (rozdzielony ostatnio na dwa samodzielne okręgi); na Pomorzu poza Bydgoszczą sięgnęła do Grudziądza i Torunia, z Poznania zapuściła swe macki do Swarzędza i Ostrowia. Pozatem mamy dosłownie tylko Warszawę, Kraków, Lwów i Wilno, i tam koniec. Ani pół klubu poza temi miastami. Tak dalej być nie może. Jeżeli w całym b. zaborze rosyjskim istnieją towarzystwa pływackie tylko w dwuch miastach (Warszawa i Wilno) — to ten stan rzeczy uważać należy za horendalny.

Za stan ten nie można oczywiście winić Związku. Instytucja mająca swą siedzibę w Warszawie, nie dysponująca żadnemi środkami finansowemi na działalność propagandową i administracyjną, nie może organizować towarzystw pływackich w Brześciu, Pułtusku czy Tarnopolu. Wobec wielokrotnie wypróbowanej bierności i inercji klubów sportowych prowincjonalnych, wobec spotykanego często wręcz wrogiego względem pływania stosunku towarzystw wioślarskich, które widzą w pływaniu intruza i konkurenta, nie mógł P. Z. P. wiele zdziałać.

Zastanowić się jednak trzeba, czemu w tym wielkim pochodzie sportu na prowincję, pływanie nie zajęło należnego mu miejsca, aczkolwiek jest sportem, który pod względem zrozumienia swego znaczenia w społeczeństwie, stoi na pierwszem miejscu. Niema bowiem tak zaśniedziałego wstecznika, niema tak zaciętego wroga „fikania kozłów", którby jednak nie przyznał, że umiejętność pływania jest konieczna dla bezpieczeństwa, i że kąpiel jest rzeczą zdrową. A mimo to propaganda pływania idzie opornie.

Pierwsza odpowiedź, jaką usłyszę będzie: niema pływalni. Jest to wierutne głupstwo. Bo jeżeli niema pływalni, to przecież także ani bieżnie żużlowe, ani przystanie wioślarskie z kosztownym taborem nie rodzą się nigdzie same. Stokroć łatwiej jest urządzić prowizoryczne kąpielisko na rzece lub stawie, których jest pełno wszędzie, zaopatrzyć je w jedną deskę do skakania, w parę sznurków do nauki pływania, i tu w małym zakresie ten sport uprawiać, aniżeli wybudować bieżnię, strzelnicę lub przystań. A jednak lekka atletyka sięga już w Polsce wszędzie, a pływanie prawie nigdzie. Zresztą w wielu miastach gdzie pływalnie są— o sporcie pływackim się nie słyszy.

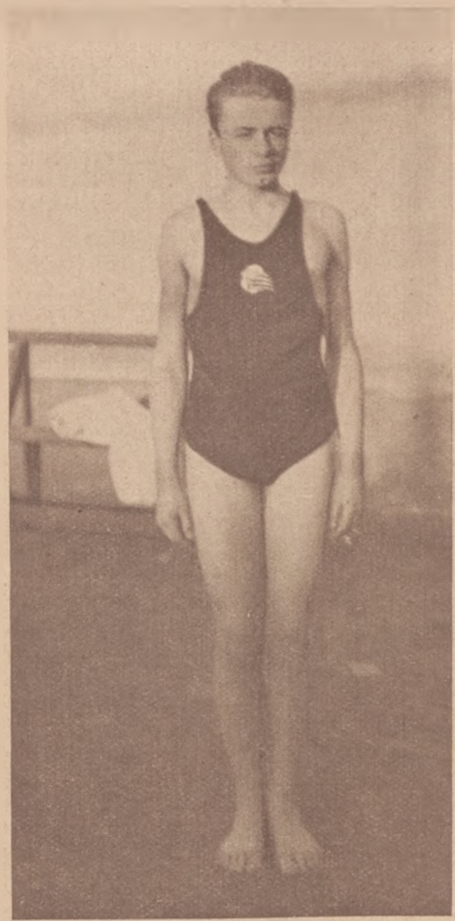
Najistotniejszą tego przyczyną jest, zdaje się, brak instruktorów. Jeżeli sport w Polsce się rozpowszechnił na prowincji, to dzięki temu, że każdy rok wypuszczał nowe zastępy instruktorów. Rekrutowali się oni z pośród absolwentów P. I. W. F., Centralnej Wojskowej Szkoły w Poznaniu, i różnych dorywczych kursów.

Jest rzeczą zrozumiałą, że każdy instruktor, który w swojem środowisku zabiera się do pracy, kieruje ją przedewszystkiem w kierunku tego sportu, który sam najlepiej posiadł.

Ani Centralna Szkoła Poznańska, ani warszawski P.I.W.F. nie dawały swym absolwentom umiejętności z zakresu pływania. Przez szereg lat dwie uczelnie państwowe szkolą instruktorów „all round", dają im wiadomości ze wszystkich niemal działów sportu, ale pływanie sportowe pomijają. I to musiało się zemścić.

Niestety, jak dotąd ten stan rzeczy nie uległ poprawie. Wprawdzie bowiem w C. I. WF'ie na Bielanach inwestycje pływalniane zajmują w programie budowy bardzo pokaźne miejsce, i co za tem idzie spodziewać się należy w przyszłości doskonałego postawienia sprawy nauczania pływania, ale... ten właśnie dział inwestycji zamieszczony został w jednym z dalszych etapów budowy. W pierwszym roku pracy C. I. W. F'u pływalni nie było, i niema widoków by była w drugim roku.

Jest to zupełnie zrozumiałe w świetle możliwości budżetowych, i nikt tego kierownictwu nie będzie miał za złe.



Roupert, obiecujący pływak krakowski.

Ale w takim razie trzeba tymczasowo przyjąć jakieś środki zaradcze. Niema pływalni na Bielanach — ale jest zimą w Kasie Chorych i latem na Łazienkowskiej. Niewątpliwie nie jest wygodnie jeździć tak daleko, — ale jeżeli nie będziemy jeździć — będzie znowu źle.

Wierzę najgłębiej, że w zakrojonym na europejską miarę C. I. W. F. taki fakt jest nie do pomyślenia. Nikt nie przypuści, by nie mógł wyjść z dyplomem choć jeden absolwent tego świetnie pomyślanego instytutu, któryby nie umiał instruować pływania sportowego. Ale na razie wiara ta opiera się tylko na zaufaniu do osób, a nie na faktach.

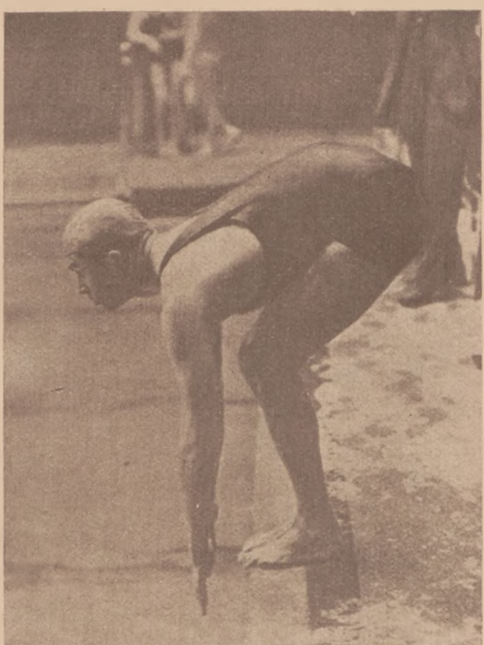
Jeżeli C. I. W. F. na instruowanie pływania położy należy nacisk, już w najbliższej przyszłości — skutki tego niedługo ujrzymy. Chodzi o to tylko, by dla absolwentów Instytutu pływanie nie było dadatkiem koniecznym, ale żeby postawić je tam w taki sposób, aby znaczny odłam „ciwfistów" wziął sobie pływanie za swój sport główny, tak jak jest w berlińskiej „Hochschule für Leibesöbungen".

*

To będzie pierwszy krok w kierunku pchnięcia sportu pływackiego na prowincję. Ale jego owoce ujrzymy dopiero za parę lat. Co może zrobić już dziś zaraz P. Z. P.?

Przedewszystkiem powinien trenerów rozesłać po okręgach, i tak zorganizować ich pracę, by przenikali oni na prowincję. Nie wszędzie będzie to leżało w zakresie możliwości podległych P. Z. P. związków okręgowych. W tym względzie zapewniona jest jednak pomoc Ośrodków W. F., które mają trenerom prowincjonalnym dostarczyć uczniów z głębokiej prowincji i w ten sposób mają powstać pierwsze kadry jako tako wykwalifikowanych „przodowników" pływackich.

Drugim krokiem, jaki powinien uczynić P. Z. P., jest decentralizacja aparatu organizacyjnego. Rozbijanie istniejących okręgów na mniejsze jest niecelowe, ale natomiast wskazane byłoby tworzenie w ich obrębie podległych Okręgowym Związkom Pływackim obwodów („podokręgów"). Taki komitet obwodowy, choćby organizacyjnie kulał, może jednak przez urządzania mistrzostw lokalnych pobudzić ruch w dość drobnych ośrodkach.



Barany, znakomity pływak światowej sławy.

W każdym jednak razie praca P. Z. P. w tym kierunku nie obejdzie się bez pomocy władz państwowych. Tutaj największe pole do działania mają oficerowie P. W., którzy rozmieszczeni są w całem Państwie. Oficerowie ci, to nie kluby prowincjonalne, które pracują, gdy im przyjdzie dobry humor, ale to osoby, które pracują na tem polu służbowo, i stosują się do wydanych zgóry zarządzeń. Wyjednanie zarządzenia P. U. W. F., by ci działacze wszędzie na sport pływacki kładli należyty nacisk, i w sprawach fachowych odnosili się bezpośrednio do P. Z. P. — jest zadaniem Związku.

W ten sposób wyobrażam sobie istniejące w tej chwili możliwości przenikania na głęboką prowincję. Nie zrobi się jednak nic, jeżeli tym wysiłkom nie będzie towarzyszyć propaganda. Pomocy w tym kierunku oczekiwać można tylko od prasy.

Tadeusz Semadeni.

„ŁÓDKĄ Z BIEGIEM WISŁY".

Piękna książka p. Władysława Grzelaka: „Łódką z biegiem Wisły" — doczekała się drugiego wydania.

Fakt szybkiego wyczerpania pierwszego nakładu jest bardzo radosny i... zastanawiający.

Doskonała konstrukcja książki, talent narracyjny autora, piękny język, wreszcie prosty zdrowy humor w jaki obfitują opisy, przyczyniły się do popularności dziełka p. Grzelaka. W niemniejszym jednak stopniu jest to znak „głodu" na tego typu literaturę.

Klasyczny już dziś szlak wiślany, ABC każdego turysty w większym stylu, budzi zrozumiałe zaciekawienie. Dobrze się więc stało, że opracowany został przez turystę tak wytrawnego jak autor książki p. Wł. Grzelak.

Książka opracowana niezwykle starannie w 28 rozdziałach pisanych, doskonałym językiem, opowiada barwnie o wiślanym szlaku, mieszając zręcznie suche wiadomości historyczno- krajoznawcze z żywym wątkiem opowiadania przygód piątki wioślarskiej Świtezi.

Staranne wyzyskanie literatury przedmiotu sprawia, że czytelnik otrzymuje pełny obraz, choć nieraz forma trochę traci przez zbytnie naszpikowanie cytatami urywków poetyckich. Osobiście wolę pełny sentymentu i prawdziwej poezji prosty tok opowiadania, od nieco sztucznie wtłoczonych wstawek „poetyckich". Poza tą drobną usterką płynącą z gorliwości autora, książka jest doskonała i może służyć za wzór, tego rodzaju wydawnictw.

Początkujący turysta z radością powita umieszczony w dodatku wykaz kilometrowy sekcyj, etapów noclegowych, kilometryczny wykaz miejscowości nad Wisłą, i dopływów, oraz schematyczną mapkę i bibljografję przedmiotu. Opowiadanie ilustrują dwadzieścia cztery dobrych zdjęć fotograficznych. Forma graficzna, skład, druk, bez zarzutu. Całość stanowi piękny dorobek skromnej jeszcze naszej literatury turystycznej.

Życząc gorąco osiągniętego sukcesu, oczekujemy od autora książek następnych, równie pięknych, jak ta.

Vivant sequentes!

Tonny.

PŁYWACTWO BELGIJSKIE W OBLICZU SEZONU 1930 R.

Antwerpja, w kwietniu.

Sezon zimowy pływactwa belgijskiego niezadługo się kończy. Baseny kryte ustąpią miejsca otwartym i tam zobaczymy owoce kilkumiesięcznej zaprawy zimowej.

Jak wiadomo w sierpniu r. b. odbędzie się mecz pływacki między nami i Belgją, więc nie zaszkodzi zapoznać się z materjałem jakim Belgowie będą mogli rozporządzać.

Rok ubiegły, jak też i zima dowiodły, iż najlepszym klubem pływackim Belgji jest Ghent SC. Zwycięstwa swe i blaski zawdzięcza on w głównej mierze Bocheńskiemu, którego forma decydowała o wygraniu lub przegraniu zawodów. Bocheński wygrywał prawie zawsze wszystkie biegi do 400 m. i jeśli brakło go na starcie, Ghent skazany był zgóry na porażkę. Następny Brusseles SC. opiera się tak jak i poprzednik na jednym zawodniku — Coppietersie. I tylko bardzo rzadko jego usunął Brusseles na drugie miejsce.

Trzecie i czwarte miejsce zajmują Bruxelles CN. i Antwerpche SC. Gorsze od poprzednich o klasę.

Trudno narazie mówić o formie poszczególnych gwiazd w czasie sezonu letniego, lecz jeśli się zważy, iż Belgowie zimy nie przespali i w ciągłych zawodach w basenach krytych się poprawiali, można sądzić, że wyniki późniejsze nie będą wiele odbiegać od osiąganych obecnie.

Wśród stumetrowców bezkonkurencyjnym jest Coppieters. Jego czas na meczu z Baranym (1:2,6) stawia go na tronie vice-króla Europy, opróżnionym przez chorobę Tarisa. Posiada styl kiepski, pływa siłą i bardzo rzadko się męczy. Jest wątpliwem, czy potrafi obniżyć swój ostatni czas. Jak wiadomo, pobił on Bocheńskiego na głowę, jednak ten ostatni nie traci nadzie, że jeszcze w roku bieżącym zrewanżuje się mu.

Po Coppietersie następuje dość znaczna luka, następny zawodnik osiąga czas o 6 s. gorszy. Będą to Matthieu 1:8,6; De Pauw 1:8,8; Van Ackere 1:8,4. Trudno się spodziewać od nich poprawy wyników, gdyż zarówno De Pauw, jak i Matthieu nie mają żadnych warunków fizycznych i wyniki swe zawdzięczają pracy. Jeden i drugi gra świetnie w water-polo.

Na 200 m. Coppieters jest najprawdopodobniej również bezkonkurencyjnm, ze względu jednak na to, iż nie startował on na tym dystansie od dawna, trudno jest mówić o jego wynikach. Po nim następuje drużyna Ghentu: Thiendpont 2:32,2, Van Parys 2:36, De Pauw 2:37, przedzielona Guillinim (Br.) 2:35,6.

Czem dalej się idzie, tem większą mizerję się spotyka Na 400 m. Coppieters nie pływa, a tych, którzy schodzą poniżej 6 min. można policzyć na palcach jednej ręki. Będą to przedewszystkiem brukselczycy Cauvert 5:48,6, niedawny pogromca Bocheńskiego, Reyniers 5:56,6. Inni w przeciągu ostatnich miesięcy niżej 6 min. nie zeszli.

Przechodząc do stylu klasycznego spotykamy przedewszystkiem ex-mistrza świata Van Parysa. Jest on w Belgji bez konkurencji. Ostatni czas na 200 mtr. wynosi 2:55. Następni Decombe i Verrycken 3:9 i 3:11,2. Setka jest dla Parysa trochę za krótka i prócz sztafet na tym dystansie nie pływa. Decombe i Verrycken robią 1:20,4 i 1:25,2.

Wśród grzbietowców na 100 m. wyróżniają się Gilot i Benas z Ghentu z czasami 1:25 i 1:25,4, oraz Georges i Blitz z Antwerpji 1:25,4 i 1:26,2.

Z tego krótkiego przeglądu widać, iż Belgowie przewyższają nas w stylu klasycznym — Van Parys, no i Bocheński będzie miał ciężką walkę z Coppietersem, o ile ten ostatni zechce startować.

W water-polo Belgowie przewyższają nas bezwzględnie, wystarczy powiedzieć, iż Bocheński, który w Polsce należy do jednego z najlepszych graczy, tu jest rezerwowym w drużynie Ghentu, będącej jednym z najsłabszych zespołów belgijskich. Najlepsza drużyna jest Brussels SC. w składzie: Scheepers, Clette, Van Binst, Bettens, Van Schelle (mistrz Belgji na 100 m., 1:2,2), Coppieters, Matthieu. Świetnym jest bramkarz Scheepers, oraz prawy napastnk Matthieu.

Dla uzupełnienia podam ostatnie wyniki Bocheńskiego.

Bocheński, który zaledwie od miesiąca wszedł w trening, powrócił do formy dość szybko. Porażka do Cauverta, połechtała niemile naszego mistrza i w dziesięć dni po uzyskaniu horendalnego czasu na 400 m. 6:3 przychodzi w Gandawie w 5:42.

Na 100 m. następuje ciągła poprawa formy, mimo to wynik 1:5 nie jest jeszcze ostatniem słowem. Obniżenia tego czasu należy oczekiwać z dnia na dzień. W mistrzostwach drużynowych osiąga on 1:7,4 i 1:7,6, lecz już w tydzień potem na meczu z Baranym i Coppietersem przychodzi w 1:6,8 po znanych nam tarapatach z gwizdkiem, oglądaniem i rezygnacją.

Na ostatnim meczu z Paryżem Bocheński przegrywa do Steinerta, lecz pokonuje pewnie Lesura w 1:5. A więc w przeciągu 2 tygodni z 1:7,4 schodzi na 1:5.

Na 200 m. Bocheński pływał bardzo rzadko, raz osiąga 2:32, a w tydzień potem 2:30.

Tak więc widać, iż Bocheński bardzo prędko zbliża się do swych zeszłorocznych czasów osiągniętych w pełni sezonu i należy się spodziewać poprawienia wszystkich jego rekordów.

J. Hauptman.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29. — TEL. 70-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wraz z dodatkiem „Sport Zimowy" wynosi Zł. 20.
Prenumerata „Sportu Zimowego" Zł. 4.
Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

ZEW MORZA.

„.....Kto ma Państwo Morskie, a nie używa go, albo da sobie wydrzeć, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego — niewolnikiem się staje, z bogatego — ubogim".

(—) D. Solikowski, r. 1573.

Te wielkie słowa wypowiedziane przez Dimitra Solikowskiego jeszcze w 1573 roku powinny być głęboko wryte w pamięci każdego Polaka, któremu drogim jest rozwój i potęga Kraju. Prawda — znaczny odłam społeczeństwa hasło to wyczuł i zrozumiał, to też posypały się składki i widzimy w szybkiem tempie rozwijającą się żeglugę polską. Jednakowoż bezsprzecznie przyznać należy, że wykwintem i koroną żeglarstwa jest jachting morski.

Zapoczątkowany u nas na szerszą skalę sport żeglarski opanował wody śródlądowe, to też łodzie żeglarskie skrzyżowały już Polskę wzdłuż i wszerz, a wiele z nich dotarło do Gdyni. Skromna zaś liczba polskich jachtów morskich, które pojawiły się na Bałtyku dotarły do Danji, Norwegji, Szwecji i dalej. Polskim sportowcom-żeglarzom ciasno już stało się na wodach śródlądowych, to też dusze ich rozpiera pragnienie szerokich wód, walki z żywiołami, które wyrabiają tężyznę, hart ducha i woli, a jednocześnie stwarzają dla żeglarstwa stany emocjonujące, wysokie napięcie nerwów i pewność w swe wartości intelektualne.

W klubach żeglarskich i wioślarskich często już słychać rozmowy na temat jachtingu morskiego i częstokroć słyszy się szczególnie wśród wioślarzy naiwne powiedzenia, że są od kilku lat wioślarzami, umieją dobrze wiosłować i chętnie przerzucają się na żeglarstwo. Tymczasem między wioślarstwem i żeglarstwem nie zachodzi nawet podobieństwo rodzaju tych sportów, gdyż do żeglarstwa trzeba mieć talent wrodzony, zamiłowanie do groźnych żywiołów morza, a pozatem dużą wiedzę, bystrość umysłu, spokój i zimną krew. Wioślarstwo zaś wymaga tylko silnych ramion, zdrowego serca i płuc.

Wartość, powab i rozkosz jachtingu morskiego dawno już zrozumiały narody Europy i Ameryki, to też liczbę jachtów morskich określać tam można na setki, gdy u nas jest ich zaledwie 5. Tam każdy średnio - zamożny człowiek uważa sobie za konieczność i szczyt elegancji posiadanie samodzielnie lub też wspólnie z innymi jachtu morskiego, bo uznaje i rozumie doniosłość rozwoju żeglarstwa sportowego i przyjemność turystyki morskiej. U nas zaś — sfery posiadające grosz swój wydają na wyjazdy do miejscowości zagranicznych, a pomimo że po powrocie z nad mórz z zapałem opowiadają wśród znajomych o pięknie sportu jachtowego, czego byli świadkami gdzieindziej, jednakowoż nic ich nie zachęca do kupna własnych jachtów. Być może młodsze pokolenia zrozumieją wartość sportu jachtowego i tłumnie garnąć się będą ku temu. To też gdy słyszy się lub czyta w prasie, że tacy to chłopcy powędrowali z domu w kierunku na Gdańsk i Gdynię, aby zostać marynarzami, to raduje mi się serce z tego objawu, bo widzę w tem zew morza, który powinien opętać wszystkich w najdalszych zakątkach naszego kraju.

Zamiłowanie do morza powinniśmy rozbudzać przy każdej sposobności, a szczególnie należałoby pomyśleć o realnej pracy i poparciu żeglarstwa morskiego przez czynniki miarodajne.

Jachting, sport żeglarski, turystyka i wycieczki po Bałtyku rozwijają się w bardzo szybkiem tempie, to też wybrzeże morskie i przystosowanie urządzeń jego do zabezpieczenia sportowi żeglarskiemu i turystyce należytego punktu oparcia, schronienia, bezpieczeństwa i rozwoju winno iść nie tylko w równym, lecz nawet znacznie szybszem tempie i wyprzedzać ten rozwój, aby być w całości przygotowanym dla zaspokojenia żywiołowego rozwoju sportów wodnych na wybrzeżu i ich potrzeb.

Szczególne potrzeby sportu żeglarskiego są następujące:

a) budowa dobrze zabezpieczonego i odosobnionego portu w Gdyni dla jachtów i statków sportowych.

Budowa portu jachtowego w Gdyni może być przeprowadzoną przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, łącznie z budującym się ogólnym portem w Gdyni (prace te prowadzi Wydział Portowy M. P. i H.

Bez istnienia takiego portu rozwój żeglarstwa sportowego i turystyki ulegnie nietylko zupełnemu zahamowaniu, lecz już przybywających do Gdyni żeglarzy zniechęci, gdy statki ich będą narażone na zniszczenie.

b) Budowa w Gdyni stoczni dla statków sportowych, dla użytku klubów sportowych i osób prywatnych, uprawiających żeglarstwo.

c) Potrzebną jest budowa w Gdyni zimowiska dla statków sportowych, gdzie mogłyby one być przechowywane przez długi okres zimowy, pod dachem.

d) Aby dać sportowcom i turystom możność pewnego i taniego na krótki przeciąg czasu schronienia, władze miejscowe, bądź Ministerstwo Robót Publicznych, w interesie społecznym ściągnięcia na wybrzeże jaknajliczniejszych rzecz sportowców i turystów, winny bezzwłocznie przystąpić do budowy schroniska w Gdyni, obliczonego najmniej na 100 osób.

e) Następnie zwolnienie statków sportowych od wszelkich opłat portowych na całem wybrzeżu morskiem.

f) Należy zwolnić od opłat celnych sprowadzane z zagranicy jachty i żagle, oraz wszelkie przyrządy nawigacyjne do chwili, kiedy jachty nie zaczną być budowane w kraju.

g) Zabezpieczenie członkom klubów wolnego prawa wjazdu, wyjazdu i przebywania w porcie Gdańskim.

h) Sportowe statki yacht-klubów idące pod banderą klubową winny być bezwzględnie wolne od rewizji celnej, gdyż tego wymaga godność i honor bandery polskiego klubu jachtowego.

i) Organy państwowe winny wydawać bez przeszkód kwalifikowanym zrzeszonym w Związku Żeglarskim sportowcom książeczki żeglarskie na podróże morskie.

j) Udostępnienie żeglarzom korzystania z portowej stacji meteorologicznej w każdej porze dnia. Stacja winna dwa razy dziennie wydawać biuletyn meteorologiczny w licznych odbitkach.

Społeczeństwo i żeglarze o jachty morskie niechaj się troszczą sami. Najdogodniejszą formą zdobycia się na jacht jest forma spółek czy też kooperatyw — kilka osób może być współwłaścicielami jednego jachtu.

W ten sposób morze nasze zaroi się od statków sportowych, a żeglarze wytworzą typ mężczyzny o wysokich zaletach charakteru, typ dżentelmena, albowiem bezsprzecznie takim musi być każdy jachtsmen.

Żeglarz.

ŻAGLÓWKI
W WYKONANIU SERYJNEM

KLASA **V** --- 5 mtr. żagla
KLASA **S** -- 10 mtr. żagla
KLASA **E** -- 20 mtr. żagla

Konstrukcji Kom. A. ALEKSANDROWICZA

ŁODZIE WYŚCIGOWE
motorowe, turystyczne i wszelkich innych typów

Władysław Urbaniak
Poznań, Droga-Dębińska Nr. 10 **tel. 33-54**

WIOŚLARSKIE ŁODZIE
WYŚCIGOWE
TURYSTYCZNE
PÓŁWYŚCIGOWE



SKŁADAKI
STOCZNIA ŁODZI
„NAVICULA"
WARSZAWA TEL. 344-38
GROCHOWSKA 119

Łodzie
składane
„ZENITH"

Wyłączna sprzedaż
T-wo Komispol
Warszawa
Krakowskie-Przedmieście 16

ŻAGLÓWKA
KLASY V (pięć metr. żagla)
prawie nowa
DO SPRZEDANIA
Wiadomość w Redakcji Dwutygodnika
„SPORT WODNY"
Warszawa, Senatorska Nr. 29.
Telefon Nr. 70-56.

UZNANA W CAŁEJ POLSCE ZA NAJLEPSZĄ
HERBATA
z „KOPERNIKIEM"

H H
ZNAK HANDLOWY

SKŁAD GŁÓWNY
WARSZAWA · BRACKA 23

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO HANDLU HERBATĄ
A. DŁUGOKĘCKI · W. WRZEŚNIEWSKI · SP. AKC.

Druk.: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.